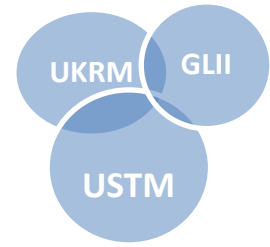


سال 1400



مدیریت نامه

مدیریت نامه (حکمرانی ، رهبری ، مدیریتی)

UKRM= **U**seful **K**nowledge **R**ules **M**anagement

GLII= **G**overnmental **L**eadership of **I**slamic **I**ran

USTM= **U**nificational **S**ubscribes of **T**hree **M**odels

اثر محمود صانعی پور : خبره میان رشته ای ویادگیره مادام العمر

گنجی جاویدان از این خبره وطراح از منابع مبنائی منظومه های بصیرتی (آراء مبتنی بر بصائر)
(Opinions based on insightfull) ورویکرد تعلیمی

رساله 35 : لجستیک عدالت توزیعی ومکانیزاسیون آن

ضمیمه تعلیم 35



Mahmoud saneipour

رساله 35

1 | Page

محمود صانعی پور : خبره میان رشته ای ویادگیرنده مادام العمر (98 - 9121195673 +) با بیش از 40 رشته تخصصی ومهارت های لازم در موضوع حکمرانی ، رهبری ومدیریت بر اساس قواعد مدیریت دانش مفید و **UKRM**

Mahmoud Saneipour: interdisciplinary expert and longlife learning (LLL), learned man

, mahmoudsaneipour@gmail.com ، www.elmemofid.com

UKRM=Useful Knowledge Rules Management

GLII= Governmental Leadership of Islamic Iran

USTM=Unificational Subscribes of Three Models

فلسفه لجستیک فقط حمل و نقل نیست، بلکه اقداماتی است برای بالانس منابع، در جهت عدالت توزیعی

Philosophy of logistics is not only transportation, but that is tactics for balancing of resources in direction to distributive justice

مولف ونظریه پرداز: محمود صانعی پور خیره میان رشته ای ویادگیرنده مادام العمر

شالوده اصلی این رساله مبتنی بر عدالت اجتماعی بوده و پرهیز از بحث های لفاظی و گفتمانی بی اثر و پرداختن به ذات و هویت حقیقی لجستیک عدالت توزیعی در عمل و رسیدن به تصدیقات شهودی و عینی و بالاتر از آن تعیین 200 شاخصه عدالت اجتماعی که باید در قوانین و مقررات وضع شده و توسط دولت در برنامه و بودجه سالانه اجراء گردیده و در مراحل تکاملی، شاخص ها و مناط های آن بر اساس شکست کار به جزئیات کیفی و کمی تجزیه گردیده و به استاندارد های فیزیکی، رفتاری و معنوی تبدیل و سپس به ایجاد سیستم های جامع آن پرداخته شود و به سیستم جامع رگولاتوری کل کشور متصل گردد، تا فضای عدالت گستری از طریق قانون گذاری، و مقررات اجرائی، نظارت و کنترل و داشبورد های نظارتی متنوع در اکوسیستم های مربوطه دایر و جامعه عمل به خود بگیرد، لذا قبل اینکه به موضوع لجستیک که مکانیزم و ابزار عدالت اجتماعی آن، به ضرورت های نیاز دارد، ذیلا در منظومه کلی عدالت اجتماعی آمده است:

منظومه برقراری عدالت اجتماعی

1. 200 شاخصه عدالت اجتماعی (در شرح و تفصیل تعلیم 36 آمده است)
2. عدالت یک رفتار فردی عدالت خواه بوده که با کثرت آنان به رفتار اجتماعی و عدالت اجتماعی تبدیل میشود
3. این چنین عدالتی برای تمام احاد ملت، آموزش دادنی و آزمون پذیر است
4. باید مردم آثار عدالت را در سفره خود مشاهده کنند
5. بطور نسبی و بر حسب ضریب جینی 25 در صد، قدرت خرید مردم متعادل گردد
6. مصرف، موتور ماشین تولیدی کشور است، با قدرت خرید جمع کوچکی از ثروت مندان، علیرغم داشتن قدرت خرید برای اجناس گران قیمت، چرخه بازار به تعادل نمی رسد و موجب کساد بازار و کسبه خواهد شد
7. جنس درسوپر مارکت ها و فروشگاه، گران نیست، این پول ایران که پائین ارزش را در جهان دارد هر خارجی که با ارز کشور خودش به ایران سفر کند، با ارز خودش 5 تا 10 برابر همان سبد نمونه را که ایرانی می تواند خرید کند، اکتیاع میکند
8. میزان قضاوت درست بودن و یا نادرست بوده یک نظریه اقتصادی با مصدقات عینی آن و مردم هستند

9. باید اقتصاد در چرخش طبیعی خودش از فراوانی تولید ، تعادل نسبی در درآمد دهک ها ، و آزادی عرضه و تقاضا برای همه مردم (نه قشری که دولت ها با سیاست های نیرنگ بر مردم تحمیل میکنند) ممکن شود
10. باید در جمهوری اسلامی ایران ، از اقتصاد دستوری و پارانہ بگیری وبسته های فقر زدائی نجات یابد
11. توزیع منابع بر حسب ثلاثی " تکلیف ، حقوق ، صدق عینی آن " انجام شود و فصول آنرا قانون و یا احکام مصلحتی و توسط خبرگان ملت تعیین میشود
12. معیار ها وملاک عدالت همان است که در این تعلیم (تفصیل رساله 35) آمده است
13. کلیه ارزش سنجی های اقتصادی برای مکانسیم بازار بموجب گزارشات فنی ادواری (ماهانه) بوده که در شورای عالی اقتصاد کشور بررسی ودرستی ونادرستی اقتصاد مبتنی بر عدالت اجتماعی را اعلام نموده ، ودستورات اصلاحی مدت داربه کارگزاران مربوطه صادر وشرایط الزام اصلاح را نیز در دستور کار قرار میدهد ، بدیھی است تخطی از دستورات جرم تلقی میشود
14. سیستم های کلی وجامع کشور ، مراحل ایجاد توازن عدالت اجتماعی را بر اساس شاخص های اعلام شده ارزیابی ، سطح رتبه ورشد آنرا به مردم منعکس می کنند
15. یکی از معیارها وملاک های توازن عدالت اجتماعی ، خلوت شدن دادگاه ها وزندان های کشور است
16. یکی دیگر از معیار ها وملاک های توازن عدالت اجتماعی ، افزایش تدریجی امنیت در جامعه است
17. یکی دیگر از معیارها وملاک های توازن عدالت اجتماعی جامعه رشد رضایت مردم واعتماد آنها به دولت است
18. قراردادهای معاملاتی اسلامی که شارع تعیین کرده است بهترین نوع میثاق وقرار داد اجتماعی بموجب اقتصاد سالم اس
19. عدالت از طریق وجدان مردم ، ارزیابی میشود وآثار نیک ویابد آن در رفتار وعمل کرد مردم منعکس میشود
20. عدالت یک تصمیم سیاسی نیست ، یک ترکیب علیت تراکمی از عقل برهانی وشارع موفق در کشورهای اسلامی است

شکل 1 – منظومه کامل عدالت اجتماعی به عنوان شالوده اصلی لجستیک عدالت توزیعی



شرح کلی شاخصه ها در تعلیم 35 آمده است

درآمدی از نظریات مولف در این مورد :

عدالت فردی مبتنی بر **قاعده "تکلیف ، حقوق، تصدیق آن"** است و اجرای این قاعده توسط قانون و مقررات ، توسط حکومت برای فرد و هم جامعه را در امر عدالت اجتماعی ، مهندسی میشود ، فرد بموجب ندای وجدانی خود و نفس پاک و دوری از گناه ، حالت منصفانه و عدالت خواهی پیدا میکند ، دین و احکام شرعی در این مورد ، یاری دهنده است ، لیکن امر عدالت فردی و یا اجتماعی ، منوط و موقوف به آموزش های فنی و مهارتی است ، جهل و نادانی به موضوع بی عدالتی و عقوبت های اجتماعی آن ، شخص را در استعداد های زیاده خواهی و دنیا پرستی ، تحریص کرده و موجب میشود که حریصانه راه کارهای زیادی را برای تکاثر خود جستجو کند ، مثل رشوه دادن ، کسب مجوزات برای بدست آوردن پول فراوان و تضييع حقوق مردم و یا استفاده از امضاء های طلائی ، رانت خواری و.... که در جمهوری

4 | Page

محمود صانعی پور: خبره میان رشته ای و یادگیرنده مادام العمر (9121195673 - 98 +) با بیش از 40 رشته تخصصی و مهارت های لازم در موضوع حکمرانی ، رهبری و مدیریت بر اساس قواعد مدیریت دانش مفید و **UKRM**

Mahmoud Saneipour: interdisciplinary expert and longlife learning (LLL), learned man

, mahmoudsaneipour@gmail.com , www.elmemofid.com

UKRM=Useful Knowledge Rules Management

GLII= Governmental Leadership of Islamic Iran

USTM=Unificational Subscribes of Three Models

اسلامی ایران ، بازار داغی را پیدا کرده است ، نظریه آخوندی در اول انقلاب تکیه بر " آن امری که علت موجد انقلاب بوده است ، خود علت مبقیه انقلاب خواهد بود" به خورد مردم دادند ، این فرضیه غلط از آب درآمد ، چون خواب آور بود ، مثل آنست " که آردش را بیخته و الکش را به دیوار آویخته" حالا ، کار اصلی انجام شد ، باید برویم ، وضو بگیریم ونماز بخوانیم وشکر خدا کنیم که وقتش نگذرد ، نظریه ای که در طول انقلاب پیدا شده است شامل یک منظومه بزرگ علی را تشکیل میدهد که در سراسر تعالیم مولف آمده است ، انقلاب یک فرصت بزرگ برای شروع انسان شناسی اجرای مقدرات وقانون اساسی انقلاب ، انسان سازی وجلوگری از تعرض افراد حریص رژیم قبلی به اموال عمومی ، ایجاد زیر ساخت ها واستحکامات ضروری ،در اجری احکام حکمرانی بنیان گذار انقلاب وهزاران کار فکری و عملی بود که فرصت سوزی شده وبه طبع آن بجای انسان سازی ، انسان سوزی شده است .

جنگ و دفاع مقدس 8 ساله یک برکت الهی بود که مخلصین وصالحان کشورمتشکل از امت وسط را ، متمایز نموده ونشان داد که انسان سازی باید چگونه انجام شود ، این موضوع به فرهنگ عدالت اجتماعی تبدیل نشد وچند مقاله مهندسی فرهنگی(که این مولف کوشش چشم گیری را دراین مورد داشت) کفایت امر را محرز ، ثابت، متقن، مسلم، واضح و قطعی نکرد ، معلوم میشود ، خیلی کارها باید انجام میگرفت که بموقع هم توسط فرهیختگان ، هشدار داشته شد ،ولی در اولویت قرار نگرفت وفرضیه های حوزوی بر فرضیه علوم اجتماعی و عدالت اجتماعی چیره شد وبجای دفاع از دین خدا وملت پیا خاسته ، به دفاع از خدا پرداختیم ، آنچه باید از جمهوریت بدانیم ودر میدان عمل ،از طریق ایجاد سیستم های نظارت وکنترل ، امور اداری ومدیریتی سالم وماهر و...وصدها امور اولویت دار دیگر انجام ندادیم ، در دفاع از خداوند قادر متعال هزینه کردیم ، غافل از اینکه خدائی که بواسطه عدل گستری ودادن رزق وروزی و...در قلوب مردم جای دارد که نیازی به دفاع مخلوق ندارد ، از قلوب کسانی که انقلاب را بهترین فرصت برای چپاول گری ، واردات ضد تولید ، قاچاق متنوع ، رونق دادن به بازارهای ناصرخسرو گونه در ایران ، و... خدا را بیرون کردیم ، گناهی نابخشودی انجام شد، کفر جای شکررا گرفت وعذاب فراوان گردی وحالا از همان اهالی ، که در کاخ های خود سیاست گذاری کرده ودر داروخانه خودشان نسخه معالج پیچیده ودارو تجویز میکنند ، دارند آدم های خودشان برای برنامه های بعدی معرفی میکنند.

به عقیده این مولف ، امر عدالت از انصاف فردی گذشته وفرصت آن از دست رفته است ، یعنی چگالی کافی را برای صیانت از عدالت را بدست نمی دهد ،بررسی های علمی نشان میدهد که آگوریتیم روش های حرصانه ، روش های خاص در حيله گری وابتکار عمل جسورانه است که هیچ آگوریتیمی حتی آگوریتیم حکمرانی عدالت گستری ، به این استعداد وقوت نیست ، صدها رویه برای چپاول پول بیشتر وبیشتر را در آستین دارند ، تا آنجا که نقدینگی لازم را برای طرح غارت اموال مردم وبراندازی نظام را

نصیب خود کند ، حریصانه به تاخت و تاز در هرکاری که مقتضی باشد ، میبردازد و زمینه سازی میکند تا کاخ نشین شود ، صندلی موصوف و متعلق به امضای طلایی را تصاحب کنند ، حد و مرز ندارد ، از هیچ چیز گران بها پرهیزی ندارند ، مثل ماراتون ها مسابقه میدهند ، برای تکاثر از طریق انباشت ارز، سکه ، زمین خواری ، املاک بزرگ ، و اشاعه فساد های درآمدی و ایجاد فساد ساختار یافته ، از هیچ خطری نمی ترسند ، این اوباش های باز مانده از رژیم گذشته ، گماشته های شیطان بزرگ و نیروی انتقام گیران دوران ستم شاهی هستند و اینک در کشور ما در لباس مختلف با هندسه سیاسی خاص خود واکوسیستم مستحکم ، دارند جولان میدهند.

لذا باید نیرو و ابتکار را روی سامان دهی جامع عدالت اجتماعی قرارداد که در تعالیم 114 گانه مولف جزء به جزء آمده و در این رساله در تعلیم 35 تشریح شده است ، از نظر علمی و فناوری ، عدالت اجتماعی امری کاملاً روشن و با 200 شاخصه در این تعلیم (شماره 35) مبرهن و تصریح شده و با ابزار فناورانه در این تعلیم و تعالیم مربوط به سیستم و تکنولوژی برتر ، طراحی و اجراء میشود ، گمان نرود که وقتی این سامانه ها ، ابزار ها و سازو برگ های آن بکار افتاد ، لایه و کانون ها و اکوسیستم ساختار فساد یافته منتفی میشود ، لجستیک عدالت توزیعی که چند تعلیم 13 ، 14 ، 26 ، 33 ، 56 ، 35 ، 61 را به خودش اختصاص داده است از هر نظر نگاهی جامع و منظومه ای به موضوع عدالت اجتماعی داشته و در طرح تدابیر مدیریتی ، نیروی انسانی ماهر انسانی ، ابزاری ، اطلاعاتی ، امنیتی ، نظارتی ، و... را در ماشین لجستیک کشور را ملازمه دارد که مثل طرح جامع آمایش سرزمین ، به عزم و جزم ملی ، قانون و مقررات سفت و سخت ، و با سلطه لازم ، و... باید به موقع اجراء قرار گیرد و فرصت این نیز از دست نرود ، مثل فرصت هائی که از دست رفته است ، طرح های آمایش سرزمین و لجستیک عدالت توزیعی و چند طرح مهم دیگر ، از ارکان نگه دارنده نظام و لنگرگاه مطمئن و مهار کننده نظام از شیطان بزرگ و هواداران سینه چاک کن آن در داخل کشور محسوب میشوند . امپراطوری مورچگانی و منسجم و مسلط بر زنجیره تامین و عرضه ، از تولید تا مصرف ، قبل از تولید تا اکوسیستم های تولیدی سه گانه (SME، SBDC، Loc (locomotive)) و بعد از مصرف و ساماندهی پسماند های خانگی و خیابانی ویا در گرد همی گردشگری در بین راه ها و پارک ها ، و زنجیره ها حلقات وصل و... مناظر زشت و بی فرهنگی را نشان میدهد ، شامل میشود و دروس آن ، بارها توسط این مولف در سازمان های بزرگ تجاری - صنعتی تدریس شده است .

در امپراطوری مورچگان که قدم به قدم توسط اعضاء این امپراطوری نشانه گذاری شده و نظارت و کنترل جامع بر قرار می شود و اجازه دخالت موربانه ها ، مفت خورها ، چپاول گران و... داده نشده ، و همه اجزاء انسانی و غیر انسانی رسمی و مجاز و کار آزموده در پای کار ، مکلف به انجام وظائف نظام و در جهت فرمان ملکه هستند ، و هر گونه دخالت خلاف و فضولی را ، با چنگ و دندان از بین میبرند ، که

اینک در بعضی کشورهای توسعه یافته سامان گرفته و فعال میباشد ، و بین عرضه و تقاضای ضروری و محتمل و امکان صادرات آن توازن در کشت و زرع ، تولید و مصرف ، تعادل برقرار بوده و این چنین طرحی شایسته ایران جهانی (تعلیم 6 ، 21 ، 22 ، 24 ، 105) می باشد ، بدیهی است که دشمنان ایران و اسلام با تمام نیروی خود در مقابل این گونه های طرح های توسعه ایستادگی کرده و با بیان معاذیر مختلف از دهان دوست و دشمن و رسانه ها داخلی و خارجی و شبکه معاند دوست نما (بخصوص با فراخوان عمومی از جامعه و گرفتن ایده ها و توصیه های باز و مخلوط شدن حق و باطل ، خیر و شر و...) چه الم شنگه ای (یا علم شنگه) برپا میشود که سرش پیدا ، ولی ته اش ناپیدا است ، بجای طرح و برنامه در توسعه کشور ، آشوب ، جزع و فزع بدروغ . جار و جنجال باقی می ماند، همانند «ننه من غریبم در آوردن» یا «جهودبازی در آوردن» که فعلاً فراوان بوده است ، در حالیکه ، این طرح توسعه ، علم و دانش داشته ، استاد داشته ، متخصصین حاضر و آماده داشته و تنها می ماند ، موضوع و امرملکه مورچگان که در تاج عروس (تعلیم 114 مولف) آمده است که هرکاری ، رهبری خودش می طلبد ، خبره فرا رشته ای ، مجرب ، با بصائر لازم (هزاره بصائر در تعلیم 83 از این مولف) که سکان دار این طرح های عظیم توسعه باشد ، خود داند ، از ماگفتن واز شما عمل نکردن و بماند برای ضبط در تاریخ – مولف.

تعریف لجستیک:

The definition of logistics:

لجستیک به معنی آمایش راهبردی، عملیاتی ، فنی و کلینیکی برای توزیع عادلانه و جابجائی کلیه کالا مربوط به جنبه های زیست انسان و سایر موجودات ذی حیات روی زمین و برای نیل به توسعه پایدار تعریف میشود. این موضوع پراهمیت ، حاوی سطح فوق استراتژی را داشته (تعلیم 5) و از جنس آمایشی است (تعالیم 14 و 33) و بدیهی که هرکشوری که بخواهد در مسیر توسعه پایدار قرار بگیرد و طرح های آمایشی خود را بر حسب اولویت پیاده کند ، از موضوع لجستیک با زمینه های مطروحه در این متن درسی ، بی نیاز نیست و این متنی است که هم حوزه و هم دانشگاه باید از آن آگاهی یافته و فاکتورهای آنرا در طراحی و محاسبات آن منظور نماید . از نظر فلسفه وجودی لجستیک ، در واقع این اقدام چند جانبه جریانی است بشر دوستانه (humanitarian) که در جهت رفع نیازی های مردم ، از طریق زنجیرهای تولید و عرضه ، مدیریت رفاه عمومی را عهदार است بنابراین زمینه و مفهوم فلسفه آن (humanitarianism context) حاکی از مفادی است که این نقش را ایفا نماید

(https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-642-30186-5_2) منتهی ما در اسلام مفهومی عمیقی که مبتنی بر احکام فقهی عدالت توزیعی است را دنبال میکنیم که متاسفانه در متون فنی

7 | Page

محمود صانعی پور: خبره میان رشته ای و یادگیرنده مادام العمر (9121195673 - 98 +) با بیش از 40 رشته تخصصی و مهارت های لازم در موضوع حکمرانی ، رهبری و مدیریت بر اساس قواعد مدیریت دانش مفید و UKRM

Mahmoud Saneipour: interdisciplinary expert and longlife learning (LLL), learned man

, mahmoudsaneipour@gmail.com , www.elmemofid.com

UKRM=Useful Knowledge Rules Management

GLII= Governmental Leadership of Islamic Iran

USTM=Unificational Subscribes of Three Models

وکلینیکی آن وارد نشده و حتی کشورهای اسلامی از این زمینه برخوردار نیستند و باید اعتراف کنیم که کشورهای پیشرفته بطور نسبی مراعات میشود. از سوی دیگر، لجستیک یک موضوع بوده و ملزم به ارزیابی انطباق با پارامترهای دقیق آنست (مراجعه شود به مقالات این نویسنده در مورد جری- انطباق- ردیف اول جدول بزرگ) که دقیقاً از جریان های انطباقی عدالت گستر تبعیت کرده و علاوه بر آن، از احکام حرمت و حلیت و جلوگیری از قاچاق و نظایر اینها نیز استفاده میکند، بدیهی است لجستیک با این ارزیابی نوین، و نوآوری های الزامی آن، **یک امر تاسیسی بوده که از بطن آن، پروژه های بزرگی نظیر تاسیس خوشه های محصولات حلال ایجاد میشود** (به لیست پروژه های بزرگ از این نویسنده در ردیف شماره 49- پروژه های بزرگ مراجعه شود)

اصول ناب (lean principles) تنها به رعایت فاکتورهای مادی لجستیک نظیر خطوط موصلاتی (داخلی و خارجی) انبار های متنوع و مورد نیاز، سلامت و استاندارد کیفی و کمی محصولات، عاری بودن محصولات از میکروب ها، باکتری های مضر، چابکی نظام لجستیک و نظایر اینها بسنده نمی شود، بلکه در طراحی و انتخاب زنجیره های تولید و عرضه باید صاحبان این زنجیره از ارزش افزوده محصولات نهائی بهره مند شوند و کسانیکه در تولید محصولات پایه دچار زحمت هستند، نباید از ارزش افزوده محصولات نهائی محروم شوند، این یک شیوه عادلانه است و رضایت جامعه درگیر و یا اعضای یک تعاونی را بوجود میآورد و باعث نمی شود، بدبختی نصیب یک عده و خوشبختی نصیب عده دیگری شود و در این مورد باید از خبره میان رشته ای و یا گروه متشکل از افراد متخصص - متعهد استفاده شود.

برابر بررسی های مکرر این مولف در زمان بندی های برنامه ها و فعالیت های اجتماعی بسیاری از کشورها، اوقات عاطل، بیکاری های کسل کننده، تعطیل های غیر ضرور، و نظایر اینها زیاد که در سرگرمی های مضر و غیر ضرور در جدول بزرگ آورده ام، بحث پیرامون بسیجی عمل کردن، چابکی سیستم و واژگان کلیدی که در این موارد بکار می رود، نباید محدود به قسمت های فیزیکی طرح و یا در حاشیه قرار گیرد، امت بهینه (ردیف 95 جدول بزرگ و بنامه مولف به صدا و سیما مراجعه شود) که از آن امت وسط مراد میشود در تمام امور باید بهینه عمل کند (نه فقط با حداکثر سازی و یا حداقل سازی که در بعضی موارد غلط است)، کوچک سازی دولت در حد داشتن تکالیف ذاتی، و گسترش نهادی های مدنی (ردیف 110 جدول بزرگ) و ایجاد سیستم های اجتماعی، و صد های اقدام ضروری در این مورد، از زمره اقدامات آمایش لجستیک عدالت توزیعی محسوب میشود که مبناهای جدیدی برای تاسیس ساختار های نوین دولت ها و جامعه است (به ردیف 17 جدول بزرگ مراجعه شود).

بدیهی است آنچه تاکنون گفته شد و منبهد بیان میشود باید به دادهای حقیقی تبدیل شده و ضرایب همگرایی و نفوذ آنها تعیین شده و به لباس قانون و مقررات مزین شده و چنین آئینی در سراسر مملکت ساری و جاری شود، در چنین تلاش خردمندانه و توزیع عادلانه، شما نیاز مند تاسیس خیریه های نخواهید شد، بدبختی

ها از بد عمل کرد ما و بی سیستمی کشور است که منابع بطور عادلانه توزیع نمی شود حتی اگر می خواهید کشورهای همسایه مشارکت کنند باید این فاکتورهای در مورد آنها اعمال شود و عدالت توزیعی از طریق قانون و مقررات گمرکی و تعرفه های دقیق اجراء گردد و به موضوع کامله الوادی در ردیف 34 جدول بزرگ توجه شود).

بنابراین ، آمایش لجستیک عدالت توزیعی با رویکرد که انتخاب میشود ، یک مجموعه بزرگ و متنوع است که خود ش بیک وزرات خانه (بهمین نام) نیاز دارد که فقط راه و ترابری نیست و دارای قابلیت مدیریت رویکردی (integrated approach) خواهد داشت و شامل زنجیره های جریانات لازم میباشد و محور هدایت عادلانه و عرضه صحیح آن از طریق زیر مجموعه های متعلق به نهادهای بخش خصوصی و با نظارت دولت خواهد بود ، و به دادن پاسخ های قانع کننده به عدالت توزیعی مردم کشور است و دارای استانداردهای معنوی و فیزیکی بوده که توائماً وضع و بکار گرفته میشود (به ردیف 100 استاندارد های معنوی و فیزیکی مراجعه شود) به خصوص در مواقع اضطراری (Emergency) نظیر زلزله ، سیل ، رانش زمین ، آتش سوزی جنگل ، آشوب های طبیعی و اجتماعی ، خدمات مناسب ، جامع و موثری را انجام میدهد .

در تمام این جریان تطبیقی و مسلط بر اوضاع ، نقش مردم و نهادهای های مدنی بسیار عظیم و نقش دولت برابر تکالیف ذاتی آن خواهد بود و بیمه فراگیر برای انتقال ریسک ، از مردم به صندوق های تعاونی ها تاسیس منتقل میشود که بتواند بسیاری از مشکلات جامعه را با بین سیستم های بر طرف نماید ، مهمات و ابزار (ordinances) کشور و به خصوص در پدافند غیر عامل (Passive Defense) قسمتی از این سیستم فراگیر است ، یعنی باید هم نقش زمان صلح و هم زمان دفاع و احتمال تخریب ها و قلعی را در طرح ملاحظه نموده و سود آور و بازوی های پر قدرت کشور باشد و جاده های متنوع و ترجیحاً چند منظوره و خطوط مواصلاتی و انشعابات (جمعاً در لیست پروژه های بزرگ کشور) برای این طرح تنظیم (arrangement) خواهد شد.

همانطور که فوقاً بیان شد لجستیک عدالت توزیعی یک رویکرد کامل تمام عیار و با قابلیت توسعه عمقی و با دامنه ای برای امور اضطراری (Emergency) و قوه قهریه (Force majeure) بوده و در عین حال مجموعه ای است با عوامل متعدد و بهم جوش خورده (Conglomerate) که این عوامل که دارای هم خوانی با بالاترین ضریب نفوذ بوده ، برای پاسخ گوئی و عمل کرد سریع تاسیس میشود ، چنین طرحی نیاز مند متخصصان میان رشته ای و با کارآمدی بالا است و قدرت تجزیه و تحلیل به موقع برای پاسخ گوئی و حل فوری مشکلات و حوادث را دارد و قابلیت تبدیل به سیستم های اجتماعی و قابل شبکه سازی برای نهاد های مدنی و کارکرد های جامعه است. **زیر ساخت این طرح بزرگ زیرساختی و پیشران کشور ،**

طرح ضرور و سراسری آمایش سرزمین بوده که با ساختار منطقه ای بیا ایجاد شود ، ساختار استانی فعلی ، فاقد استعداد های هم خوان لازم در دو طرح آمایش و لجستیک عدالت توزیعی است .

مدیریت این چنین مجموعه ای کاملاً علمی و فناورانه است و باروش های سنتی و فزاینده های سلیقه ای و روش های القائی قابلیت ایجاد و خدمات رسانی نیست و مدیران سطح تخصصی و سرپرستان واحد های عملیاتی باید به امور تاکتیکی ، تکنیکی و کلینیکی آن آشنا بوده و در این مورد آزمون شوند ، آرامبخش بودن (Mitigation) سیستم لجستیک سریع و بموقع بودن (JIT Quick in action and just in time) منطقی بودن نظیر کاهش زمان انتقال و دسترسی (Logical and minimize of lead time) مشارکت پذیری (participation) خود اصلاح کننده و فرماتیک (self-amendment and cybernetics) قابلیت گسترش و رایانیک، مناسبات انسان و ماشین، و مناسبات ماشینها با یکدیگر (جدول بزرگ و لیست پروژه های بزرگ و ردیف 120 جدول بزرگ) تجدید ساختار پذیری (Destructuralization) و نظایر اینها از این سیستم جامع انتظار میرود و فاکتورهای این عوامل باید در طراحی این ابر پروژه ملی و با تعامل با کشورهای همسایه و کامله الودادی منظور شود .

این ابر پروژه دارای اشتغال زائی زیاد و حقیقی است و شاغلین متخصص را از نظر علمی و فنی ارضاء نموده و احساس بیهودگی نمی کنند برای اینکه یادگیری ، ارتقاء و افزایش تجربه ، مسافرت های علمی و مذاکرات فناورانه و تجاری ، روحیه شاداب و لذت بخشی را به عوامل انسانی اعطاء می نماید ، کارکنان در سطوح سازمانی با پروژه های زیادی مواجه شده و در طراحی و انجام کار بر تخصص های خود مشارکت میکنند به عنوان مثال، این مولف برای سطح اول توسعه شهری 100 پروژه تعیین نمودم که اولین آن ، انجام پروژه شهری تحت عنوان " شهر بدون زباله" است که موجب میشود کلیه محصولات که با ورود به شهر ، ایجاد زباله و پس ماند (Waste) نماید در ورودی های مناسب همان شهر ، در تاسیساتی شبیه بارانداز خوار و بار ، میوه جات و نظیر اینها بوده ، آنچه تحت عنوان زباله (Garbage) ، آشغال (Rubbish) و فضولات (Waste matter) که موجب آلودگی شهر شده برای تهیه دارو ، کمپوست (Compost) به تاسیسات مربوطه منتقل شود که در برخی موارد (به پروژه های بزرگ مراجعه شود) ارزش محصولات نهائی است پسماند ها از قسمت های قابل مصرف در غذا و خام خواری آنها بیشتر است

من در بازدید های زیادی برای تحقیق از کشورهای توسعه یافته ، به مواردی برخورد کردم که مجموعه از میدین تره بار ، فروشگاه های چند گانه ، تفرجگاه های متنوع ، هتل و بسیاری خدمات گوناگون و غیره در یک مجموعه ایجاد شده ، بطوریکه یک فامیل و یا گروه توریستی ، می توانند برای مدتی در این گردشگاه- نمایشگاهی بسر برده و ایام فراغت خود را در آنجا بگذرانند، که تمام این تاسیسات تولیدی و خدماتی در بخش خصوصی بوده و در سیستم لجستیک و مقاصدی برای آن سیستم تعریف شده

است، در سرمایه گذاری طرح ها مشارکت کنند ، در خدمات مشارکت کردن و درآمد کسب نمایند (بخش دولتی 20% و بخش خصوصی 80%) ، نکته جالب توجه اینست ، که مجموعه های ترکیبی که در مسیر های مواصلات کشور و در مکان هائی با خصوصیات زیست بومی ، بطور طبیعی به تزايد ارزش افزوده و حداکثر کردن سود همه ذینفعان منجر میشود میشود و تفاوت های زیادی با اصول بهینگی پاراتو (Pareto principle or efficiency) دارد،(در این مورد به مقاله من در مورد طرح جامع فاضلاب سوئیس ، توسط بیل گیتس مراجعه شود).

انجام توسعه پایدار متوازن برای بسیاری کشورها به علت کمبود سرمایه و منابع غیر مقدور است و بحث در این مورد بهبود و نشان از ناشی گری رویکرد گویندگان آن دارد ، برای به جریان انداختن توسعه پایدار ، با توجه به مزیت های نسبی و رقابتی هر کشور ، باید لوکوموتیوهای اقتصادی (Economic LOCs) شناسائی و از طریق طراحی و آغاز با قدرت و انقلابی آن ، مسیرهای هدایت را به سایر طرح های توسعه گشود(مراجعه شود به ردیف 119 موتورهای اقتصادی در جدول بزرگ و درس هائی که من در دانشکده اقتصاد دانشگاه تهران ارائه دادم) (لیست کامل لوکوموتیوهای پیشران در 110 محور دولت تحول آفرین این مولف آمده است، پروژه بزرگ لجستیک جامع که در این کتاب آمده است) ، یکی از این موتورهای اقتصادی است که علاوه بر اینکه جاذبه های زیادی برای مشارکت های داخلی و خارجی داشته و سهم دولت منحصر به کنترل و نظارت بوده و اشتغال فراوانی را در کشور از تحصیل کرده ها را موجب میشود ، یک لوکوموتیو قوی پیشران (Propulsive power LOC) است . ، بنابراین خرده کارهای اقتصادی و خرده های پول ها برای زود بازده ها و کارهای کوچک بی فایده و از حیث انتفاع بیرون است . (در این به انتقال حداقل 80 درصد نقد ینگی از بخش مترفان و مسرفان به بخش مولد کشور باید اقدام شود ، شرح و بسط آن در تعالیم مولف آمده است)

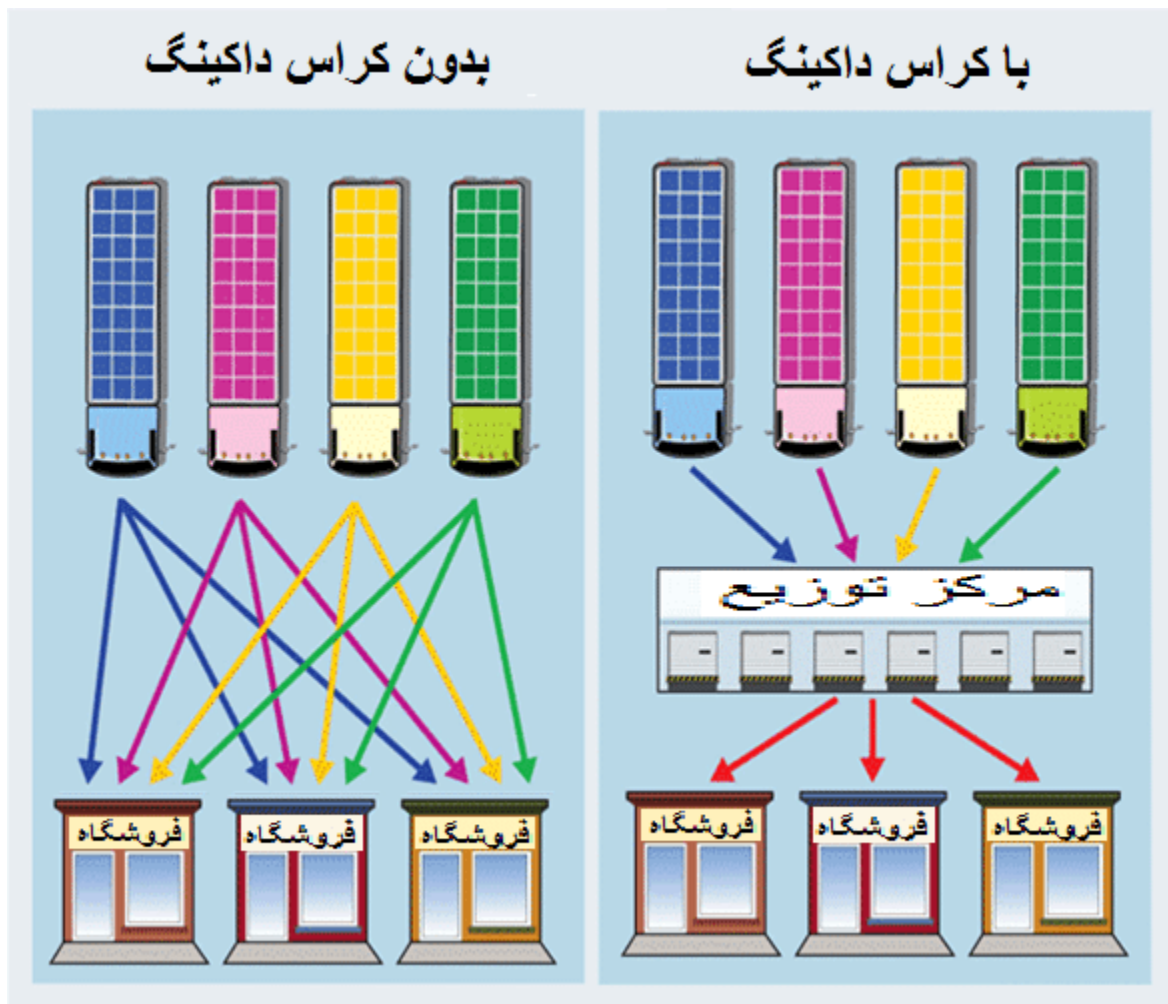
کراس داکینگ (Cross Docking)

کراس داکینگ Cross Docking یک استراتژی توزیع و انبارداری نسبتا جدید هست که امروزه در خیلی از کمپانی های بزرگ مانند رنو، تویوتا، پست امریکا، فروشگاه های زنجیره ای وال مارت، فروشگاه اینترنتی آمازون ، فروشگاه های زنجیره ای سیرز (Sears Holding Company) ... مورد استفاده قرار میگیرد. بطور خلاصه میتوان گفت که انبار عبوری یا همان cross dock یک گره میانی یا حلقه میانی در زنجیره تامین هست که موجب کاهش هزینه های انبارداری و نگهداری کالا میشود (برای ذخیره های اضطراری در میان راه زنجیره تامین و عرضه لازم است) . ساز و کار این نوع انبارها به این نحو هست که کالا هایی که از تامین کنندگان مختلف جمع اوری میشوند توسط ناوگان حمل و نقل، به انبار منتقل میشوند و این کار با برنامه ریزی و زمان بندی و متناسب با مقاصدشان بسته بندی، مرتب سازی و برچسب گذاری میشوند بطوریکه در کمتر از ۲۴ ساعت باید از انبار خارج شوند. در واقع عملیات انبار و

دپو کردن کارها را به حداقل میرساند و گاهی کمتر از ۲ ساعت کالاها به سمت مقصدها شون منتقل میشوند. در این حوزه انواع مختلفی از مسائل بررسی میشوند مانند: مسیریابی وسایل نقلیه زمانبندی مکان یابی انبار ها طراحی و چیدمان داخلی انبار ها طراحی شکل انبار و بسیاری از مسایل دیگر در کل حوزه جذابی هست ولی به دلیل پیچیدگی مدل ها را با روش های حل نیازمند وقت بیشتری هستند چون معمولاً مدله ای با محدودیت زیاد وجود دارد

کراس داکینگ (Cross docking) معمولاً به عنوان بخشی از اقدامات انبار و توزیع شرکت مورد استفاده قرار میگیرد. بسیاری از شرکتها محصولی را وارد انبار می کنند که در آن طبقه بندی، ادغام و سپس سوار کامیون یا وسیله نقلیه دیگری میشوند تا به یک خرده فروشی بروند. این مکانها به عنوان انبار یا مراکز توزیع مورد استفاده قرار میگیرند. مرکز توزیع میتواند کالاهای زیادی را تحویل بگیرد که سپس به گروههایی تقسیم میشوند تا به هر فروشگاه جداگانه ای که فعالیت می کنند ارسال شوند. کراس داکینگ به ساده سازی انبارداری و توزیع محصولات برای بسیاری از شرکتها کمک می کند. پیش از این، یک شرکت اغلب مجبور بود چندین تامین کننده یا منبع داشته باشد که هر محصول را به فروشگاه خرده فروشی خود ببرند. همانطور که در تصویر زیر مشاهده می کنید، کراس داکینگ دارای تمام تأمین کنندگان است که محصولات را به یک مکان مرکزی می آورند. از آنجا، خرده فروش محصولات را دریافت می کند، آنها را مرتب می کند و سپس آنها را به مکانهای مورد نیاز حمل می کند. این به خرده فروش کنترل بسیار بیشتری می دهد که کدام فروشگاه می خواهد کدام محصول را بدست آورد. تجمیع کالا در سفارشات در این کراس ها صورت میگیرد

از نظر این مولف ، کراس داکینگ ها نباید به عنوان انبارداری ساده تلقی شود ، بسیاری خدمات نظیر پاک سازی و تمیز کاری سبزیجات ، میوجات ، و بطور کلی تره و بار که به انبار های درمیدین تره و بار در حاشیه شهر ها وارد میشود ، با همان گل ولای ، جانوران نظیر مار ؛ موش و قورباغه ... بوده بود و با همان جعبه های ورودی به میدین بزرگ به میدین تره و بار داخل شهر منتقل میشود که خود عامل آلودی شهری و انباشت زباله و فضولات بوده که شهرداری های سامانه لازم را نظیر کشورها ی توسعه یافته ندارند ، در هیچ کشور توسعه ، میوه ها ؛ سبزیجات و ... با آشغال و کثیف و آلوده وارد شهر نمی شود و در داخل فروشگاه های در بسته های منظم و کاملاً ضد عفونی شده (sterilized) در معرض مشتری برای فروش است ، طرح بزرگ لجستیک دارای شاخه های زیادی است که توسط طراحان آن در نقشه راه این طرح منظور میشود ، دو طرح بزرگ آمایش و لجستیک عدالت توزیعی در تقسیم بندی منطقه ای کشوری ، معنی دار است و امری سلیقه ای نیست .



مزایا

گرچه مطمئناً کراس داکینگ استراتژی مناسب لجستیکی برای هر شرکتی نیست، اما در صورت استفاده صحیح می‌تواند مزایای بسیار خوبی را به همراه داشته باشد. برخی از مزایای اصلی عبارتند از:

1. **کنترل:** شرکت‌ها می‌توانند سطح محصول را در سطح بسیار دقیق‌تری هدایت کنند. این امر اطمینان می‌دهد که هر خرده فروش دقیقاً همان چیزی را که برای تأمین خواسته‌های مشتری نیاز دارد، می‌گیرد، نه بیشتر و نه کمتر.

2. **درست سر موقع:** کراس داکینگ غالباً برای تولید به موقع مورد استفاده قرار می‌گیرد، در صورتی که برای اطمینان از عدم ذخیره بیش از حد قطعات یا محصولات، تجهیزات در هر جایی که مورد نیاز باشد تحویل داده می‌شوند.
3. **هزینه‌های انبارداری پایین:** با اعمال این نوع استراتژی توزیع، نیاز به انبارهای بسیار کمتری وجود دارد که موجب صرفه جویی در هزینه شرکت‌ها می‌شود.
4. **سازمان یافته:** با اجرای صحیح، این استراتژی می‌تواند به سازماندهی بیشتر خط عرضه شرکت کمک کند.
5. **کاهش هزینه‌های نیروی کار:** با ذخیره سازی و انبار کمتر، نیاز کمتری به افرادی که محصولات را حمل می‌کنند وجود دارد که می‌تواند به کاهش هزینه‌های نیروی کار کمک کند.

کنترل: شرکت‌ها می‌توانند سطح محصول را در سطح بسیار دقیق‌تری هدایت کنند. این امر اطمینان می‌دهد که هر خرده فروش دقیقاً همان چیزی را که برای تأمین خواسته‌های مشتری نیاز دارد، می‌گیرد، نه بیشتر و نه کمتر. درست سر موقع: کراس داکینگ غالباً برای تولید به موقع مورد استفاده قرار می‌گیرد، در صورتی که برای اطمینان از عدم ذخیره بیش از حد قطعات یا محصولات، تجهیزات در هر جایی که مورد نیاز باشد تحویل داده می‌شوند. هزینه‌های انبارداری پایین: با اعمال این نوع استراتژی توزیع، نیاز به انبارهای بسیار کمتری وجود دارد که موجب صرفه جویی در هزینه شرکت‌ها می‌شود. سازمان یافته: با اجرای صحیح، این استراتژی می‌تواند به سازماندهی بیشتر خط عرضه شرکت کمک کند. کاهش هزینه‌های نیروی کار: با ذخیره سازی و انبار کمتر، نیاز کمتری به افرادی که محصولات را حمل می‌کنند وجود دارد که می‌تواند به کاهش هزینه‌های نیروی کار کمک کند.

کار با شرکت‌های شخص ثالث لجستیکی و در بخش خصوصی کراس داکینگ اغلب از شرکت‌های شخص ثالث لجستیکی برای کمک به پیاده‌سازی و مدیریت سیستم استفاده می‌کند. این شرکت‌ها در زمینه ساده‌سازی دریافت، مرتب‌سازی و ارسال محصولات از مراکز توزیع متمرکز متخصص هستند. بسیاری از شرکت‌ها از این متخصصان لجستیک برای راه اندازی سیستم خود و استفاده از آن برای مدیریت طولانی مدت استفاده می‌کنند، دیگران به سادگی فرآیند کراس داکینگ را به شرکتی دیگر واگذار می‌کنند. شرکت‌های لجستیک شخص ثالث می‌توانند یک مرکز توزیع داشته باشند که به ده‌ها شرکت خدمات ارائه می‌دهند. کلیه محصولات هر شرکت به این مرکز ارسال می‌شود و شرکت کلیه این محصولات را سازماندهی و توزیع می‌کند. این یک روش بسیار اقتصادی برای رسیدگی به دریافت کالا و توزیع آن است، به ویژه برای شرکت‌های کوچک تا متوسط که ممکن است به تسهیلات کامل برای خود نیاز نداشته باشند.



پایه سازی استاندارد سازی کراس داکینگ ها و شاخص بندی کالا

استفاده از ماشین آلات پیشرفته‌ای که می‌توانند بارکد، کد QR یا برچسب‌های RFID را که روی محصولات ورودی قرار می‌گیرند را بخوانند و مرتب‌سازی آن‌ها به صورت خودکار، یک روش عالی برای خودکار کردن بسیاری از مراحل دریافت و مرتب‌سازی است. امکانات بسیار پیشرفته، مانند مواردی که توسط UPS اجرا می‌شوند، تقریباً 100٪ اتوماسیون دارند از زمانی که بسته‌ها از یک کامیون تخلیه می‌شوند تا جایی که روی یک کامیون دیگر بارگیری می‌شوند. هر شرکتی مجموعه نیازهای متفاوتی دارد که در آن صورت کراس داکینگ نیازمند اصلاحاتی است تا با نیازهای شرکت تطبیق پیدا کند. هر چند با برنامه‌ریزی صحیح، می‌توان در بسیاری از شرکت‌ها شاهد پیشرفت‌های بسیار چشمگیری در کارایی و بهره‌وری بود. امروزه تقاضای مشتریان بسیار پیچیده شده و انتظار آنان در تحویل به موقع و سریع کالاها افزایش یافته است، از همین رو، کسب و کارها تلاش می‌کنند تا به سطح بالایی از انعطاف پذیری و چابکی برسند. در این زمینه، دستیابی به یک راهکار بهینه برای فرایندهای لجستیکی و توزیع، بسیار می‌تواند در کاهش هزینه‌ها و افزایش سطح رضایتمندی مشتریان کمک کند. در این راستا،

انبارهای عبوری با بارگیری دوطرفه (Cross-Docking)، یکی از روش‌های موثر به منظور پاسخ سریع به تقاضای مشتریان با کیفیت مناسب می‌باشد. کراس داکینگ به معنای «مرتب‌سازی فوری محصولات بدون ذخیره کردن موجودی، از محموله‌های ورودی به محموله‌های خروجی بر اساس یک مقصد نهایی» می‌باشد. این استراتژی لجستیکی، امروزه در اکثر شرکت‌های بزرگ مانند تویوتا، رنو، فروشگاه‌های زنجیره‌ای و المارت و... جهت بهبود در سرعت پاسخگویی و کاهش هزینه‌های لجستیکی استفاده می‌شود. شایان ذکر است که «Cross-Dock» یک انبار متمرکز یا یک مرکز توزیع است، که به عنوان یک گره میانی در زنجیره تامین عمل می‌کند. ساز و کار کراس داکینگ به این صورت است که کالاها از تامین‌کنندگان مختلف به وسیله ناوگان حمل و نقل به یک انبار متمرکز (کراس داک) منتقل می‌شوند و این کالاها متناسب با مقاصدشان بسته‌بندی، مرتب‌سازی و برچسب‌گذاری شده، بطوریکه در کمتر از ۲۴ ساعت باید از انبار خارج شوند. در واقع در این عمل، نگهداری موجودی به حداقل رسیده و دیگر نیازی نیست که تمام وسایل نقلیه به سمت همه مقاصد نهایی حرکت کنند، که این باعث افزایش کارایی زنجیره تامین می‌شود. همچنین کراس داکینگ شرایطی را فراهم می‌کند که بتوان از حداکثر ظرفیت کامیون‌ها استفاده کرد و این امر با باعث کاهش حمل و نقل‌ها خواهد شد.



در این راستا شرکت‌های لجستیکی با ساختن ابزارها با ایجاد انباری مجهز و تجهیزات مناسب انبارداری، شرایط لازم برای کراس داکینگ را فراهم نموده است. کسب و کارها می‌توانند، به منظور توزیع سریع محصولات خود و رساندن آن در زمان مقرر به دست مشتریان، از خدمات کراس داکینگ این شرکت استفاده نمایند. از مزایای کراس داکینگ می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

کاهش فضای انبار: هرساله هزینه های زیادی جهت ایجاد فضای جدید انبارداری و ذخیره سازی کالاها صرف می شود که کراس داکینگ منجر به صرفه جویی در هزینه ها می گردد.

کاهش هزینه های ثابت: علاوه بر فضای ذخیره سازی، هزینه های ثابت دیگری (به عنوان مثال تجهیزات، آب و برق و...) در انبارهای بزرگ وجود دارد. همچنین کاهش میزان فضای ذخیره سازی باعث کاهش هزینه های صرف شده برای روشنایی، گرمایش، تجهیزات و ... می شود.

کاهش هزینه های موجودی: ذخیره سازی، مدیریت، شمارش، ایمن سازی و بیمه موجودی کالا از جمله هزینه های نگهداری می باشد. علاوه بر این، اگر موجودی های اضافی خراب شود یا آسیب ببیند، سرمایه از دست می رود. کراس داکینگ میزان کالاهای نگهداری شده در بلند مدت را کاهش می دهد.

کاهش حمل و نقل های داخلی: کراس داکینگ جا به جایی کالاها در اطراف و داخل انبار به صورت دستی، مرتب سازی، ذخیره سازی، چیدن و بسته بندی را به حداقل می رساند.

بکارگیری نیروی انسانی کمتر: نیروی کار یکی از چالش برانگیزترین هزینه ها برای کنترل است. کراس داکینگ به کاهش تعداد افراد مورد نیاز برای مدیریت موجودی کالا کمک می کند و این صرفه جویی در هزینه ها می تواند در پروژه های دیگر بهبود فرآیند صرف شود.

ارسال سریع کالا به بازار: زمان تحویل کالاها با استفاده از کراس داکینگ به شدت کاهش یافته، که این امر رضایت مندی مشتریان را به همراه خواهد داشت.

میزان حمل و نقل کمتر: با استفاده از بهترین مسیر ممکن، وسایل حمل و نقل مسافت های کمتری را طی می کنند، بنابراین هزینه های حمل و نقل کلی کاهش خواهد یافت.

شایان ذکر است که، کراس داکینگ فرصت های قابل توجهی در صرفه جویی در هزینه ها ایجاد می کند. با این وجود، خرده فروشان، توزیع کنندگان و تولیدکنندگان نباید این روش را به عنوان یک راه علاج در نظر بگیرند. اجرای یک عملیات بارگیری دوطرفه نیاز به بررسی دقیق یک کسب و کار، سرمایه گذاری در هزینه های اولیه و تمایل به ایجاد یک روش عملیاتی استاندارد جامع دارد

وضع استاندارد های معنوی و فیزیکی لجستیک عام جامع :

باید مطمئن بود (Ensurance) که در طرح لجستیک جامع به "عدالت توزیعی" پرداخته شده است و استاندارد های وضع و تصویب شده اجرا میشود و کلیه اهداف کمی و کیفی از این نظر در طرح

مذکور بیمه شده (Insurance) و ریسک از ذی نفعان به صندوق های بیمه این ابر پروژه منتقل شده است و هیچ قراردادی بدون تضمین بیمه منعقد نشده است (به ردیف 4 جدول بزرگ به کتاب روح میثاق و قراردادهای اجتماعی مولف مراجعه شود). باید مطمئن شد که سیستم های اطلاعاتی ، فعالیت و غیره دقیقاً ملحوظ شده و دسترسی کلیه ذینفعان این طرح به اخبار ، مجوز ها سایر نیازمندیها ممکن بوده و از جریان صحیح لجستیک آگاه هستند و نیز باید این اطمینان برای کلیه ذینفعان حاصل شود که میتوانند مشارکت های داخلی و خارجی را بر حسب مقتضیات قانونی و مقررات و منطق درست ، دعوت کرده و این سیستم از لحاظ بانکی ، بیمه ای ، گمرکی و غیره به یاری فعالان این طرح آمده و از فشار مداخله کنندگان مزاحم و دلالان بدون مجوز در امان هستند.

از آنجا که کار لجستیک یک سرگرمی نیست ، بلکه فعالیت اساسی و ضروری جامعه میباشد و اثرات این فعالیت های موثر ، اثر مضاعف برافزایش ارزش افزوده میگذارد و لذا فعالان اقتصادی – اجتماعی این طرح به مقتضای توسعه آن ، به توسعه صنعتی و کشاورزی و غیره پرداخته و اطمینان دارند اسن سیستم موجب هدر دادن منابع ، اسراف نبوده و احتمال وقوع و پیش آمدهای زیان بار نخواهد بود. باید هر ذی نفع داخلی و خارجی در مشارکت با این سیستم مطمئن گردد که پوشش های لازم قانونی و امنیتی و ضروری برای فعالیت های تولیدی و عرضه کالا با مطلوبیت انجام شده و منافع وی هدر نمی رود ، همچنین ، دامنه و ژرفای این طرح به اقصاء نقاط کشور قابل گسترش بوده و در جلب مشارکت کنندگان ذیربط دارای جاذبه های لازم است و کلیه امور تجارت ، و کسب و کار و غیره با این سیستم تعامل و پیوند فعال داشته و دارای پرتال های ضروری یا مشترک است و ما باین ابر پروژه به صورت یک سکوی پیشرفت نگاه میکنیم و مطمئن هستیم ، هیچ اقدام موثر بودن زمینه و پلات فرم های فیزیکی قادر به انجام نیست و هزینه کردن های بیهوده و بی اثر است ، اتصال سکوهای پیش ران برای هر ابر پروژه مورد نیاز کشور باید از نظر مرجعیت و و فعالیت متقارن و متناسب (Symmetrically and suitable) است و این گونه موارد از طریق استاندارد های معنوی تعیین – تکلیف میگردد، این گونه طرح های حالت سایبرنتیک (Cybernetics) داشته که مناسبات انسان و ماشین، و مناسبات ماشینها با یکدیگر را تبیین می کند. از نظر ما ، این ابر طرح ها موجد ظرفیت های بزرگ کشوری است (به مقاله مولف تحت عنوان " تجزیه و تحلیل ظرف و مظلوف مراجعه شود)، همانطور که قبلاً نیز گفته شد ، لجستیک فقط ابزار نیست ، بلکه اجرای صحیح عدالت توزیعی است که الگویی است برای تمام طرح و برنامه های دیگر کشور و خطوط راهنمای طرح و برنامه مهم کشوری که می تواند با یک ماهواره هوایی ساخت کشور مدیریت شود.

حقوق اجتماعی لجستیک

ساختار دولت توسعه نباید از پاره تشکیلات های متناقض ، متقاطع ، درهم فرورفته و متداخل ایجاد شود که اقتضای کنند مسئولیت ها را به گردن یکدیگر بیاندازند و مرزهای قابل تفکیک طبیعی- تکلیفی داشته

باشد به عنوان مثال ایجا د یک وزارت خانه بنام توسعه ، تشکیلاتی منسجم از همه سازمان های درگیر در امر توسعه پایدار باشد(1) و ارتش و سپاه و سازمان امنیت ملی به عنوان یک وزارت دفاعی – امنیتی سازماندهی شود ، امور سیاست خارجی ، امور سیاست داخلی ، امور اجتماعی و رفاه ملی ، توسعه تکنولوژی و صنایع ، فرهنگ و هنر ، تجارت داخلی و خارجی ، امور اقتصادی و بیمه کشور ، نفت- انرژی و معادن ، کشاورزی و منابع طبیعی ، آموزش و پرورش ، مراکز آموزش عالی) ، نظام پزشکی و سلامت ، وزارت بهره بردای از حامل های انرژی ، وزارت دادگستری و بازرسی کل . من به تمامی کسانی در کشور خودم و سایر کشورها و در تمام عرصه بین المللی ، تمام توان خود را در راه سعادت بشر و برقراری عدالت بکار گفته اند و یا خود را فدا نمودند ، قلباً احساس احترام دارم و آنان را از بهشتیان واقعی و بندگان شایسته خدا میدانم و بدون اینکه به ظاهر آنان ، مقام آنان و اینکه چه دارای رتبه دنیوی هستند حکم بدهم ، آنان را در خدمات شایسته برای سعادت مند کردن انسان های روی زمین سزاوار تقدیس و احترام قلبی میدانم

در شرح بیشتر مضمون فوق عرض میکنم :

کسانی کاشف حقایق بودند که سالهای جوانی و عمر خویش را در وادی حیران به سر بردند و با خود خدای نادیده آغاز به سخن کردند و در این وادی حضور درون و تقرب با ذات ربوبی ، به لذایذ معنوی وابدی متنعم شدند و با انواری که از اندیشه ناب ، قلب پاک نشئات گرفته و دوری از جرثومه های فساد در چنگال اهریمنان گرفتار نیامده ، تمام وجود خویش را به الهامات الهی سپرده به تماشای رمز و راز پرداختند و نشانه شناسی آموختند و معادل آنها را در پدیده های ظاهر مشاهده کردند و بر روز بر اعتقاد و ابرام آنها برای نیل به اهداف عالییه افزون تر و بر حرص و ولع آنان در رسیدن به اعماق اقیانوس معرفت اضافه شده تا جائیکه کسی را برای معاشرت و گفتگو نیافتند و با چنین سیر و سلوک همراهی یافتند و در حضور مردمان تنها و در تنهایی خود حضور مکفی و وافی یافتند ، با خود به سخن پرداختند ، شب و روز ها ، هر لحظه و هر جا ، یعنی فضائی خاص که گاهی نمی توان واژگانی برای توصیف آن داشت و اگر دهان می گشایند که برای جمع سخن گویند متهم به یاوه گوئی و خیال پردازی شدند یعنی انشاء نوشتند و خواندند که خود بدان اعتقاد داشتند و دیگران نمی دانستند او چه میگوید ، کتک ها خوردند ، طرد های سختی را در گرما و سرما و با دست تحمل کردند ولی دست بسوی کسی دراز نکردند و در این شوق و اشتیاق ، به کشف و ظهور آنچه از الهامات الیه تکلیف شده پرداختند ، چه بسا در اواخر عمرشان و یا بعد از فوتشان از این دنیا دنیّه ، اثر فکر و عمل آنان ظاهر شد و عده ای را بر آن داشت که متون وزمینه های ارزشمند در بوته تجربه بیازمایند و تبلور این کشف و شهود ها نمایان سازند و واز اینجا تغییر در وضعیت جهان آغاز میگردد، پس برای تغییر جهان و بیرون رفت انسانها از بدبختی ، مصائب و آلودگی ها، به سوی سعادت ، کار الهی ، تقوی و قلوب پاک لازم است و این نصیب سعادت هر کس نمی شود

مصیبتی که دانشمند سعادت طلب را آزار میدهد:

آن قسمت که از علم و فناری سرقت شده و به ضرر انسان و به نفع زورگویان بکار رفته از بازدارندگی لازم و مقوم در این خطر جهانی بر خوردار نبوده وضعیت دنیا. فربگی پروتمندان (دم داران و سایر مقالات ، تحت دانش مفید (دانشگاه مالک و علم مفید) و 200 قاعده جهانی که لقلقه و کلی گوئی عده ای است ورشته تحصیلی نشده و با نصیحت اکتفا شده و هنوز الزام احکامی آن در امر به معروف قانونی وضع نگرده و مثل بسیاری از احکام ضروری بایگانی شده و جز کتاب گرد و خاک گرفته کتابخانه شده و فاصله در هروضعی ایجاد شده ، و فروش به پایان میرسد ، باید برای ضرر زدن مالیات بدهند ، مصرف بهینه شده و اسراف گرفته شده ، هابیسم برچیده شده ، حرام ممنوع گردد ، پاک سازی جهانی از بابت های لازم آغاز گردد ، به 6 سیگما نزدیک شود ، تمام تکنولوژی آلوده کننده جمع شود ، به اسراف جریمه تعلق گیرد و بازار از فروش بی صاحب نجات یابد ، کلیه مواردی که جهان را برای فقرا به جهنم تبدیل کرده رفع نماید

شمول لجستیک چیست :

توسعه پارادامیک کشور با دوطرح بزرگ پارادامیک شیف انجام میگیرد

اگر هر کشوری قواعد 200 گانه دانش مفید را رعایت کند ابداً نیازی به تاسیس خیریه ها ندارد (به تعلیم 114 گانه مولف مراجعه شود)

علوم و محاسبات باطل آنهایی هستند که با اعمال آنها فاصله فقر و غنی زیادتر میشود

100 فرضیه های مولف که باید در طرح های پیش ران لجستیک بکار گرفته شود

1. عدالت توزیعی محور اصلی عدالت گستری است
2. جری و انطباق در منطق تعادل های بین نسلی
3. تکلیف - حقوق در تعادل های درآمدی
4. روح حاکم بر لجستیک عدالت است
5. ضریب نفوذ ایران به این طرح بزرگ مربوط است
6. همگرایی و هم افزایی در وضعیت اقتصاد فعلی کشور وجود ندارد
7. استاندارد معنوی در کنار استاندارد مادی (عدم اسراف ، لزوم حلیت و ...) لازم است
8. تعادل مازاد - نیاز در آثار تجارتي با کمیت ارزشی نه وزنی
9. تعادل عرضه - تقاضا در ایران بدلیل عدم تعادل نقدینگی در دهک های درآمدی ممکن نیست

10. همکاری های ملی و بین المللی در حال ضعیف شدن است
11. تسهیم عوامل حیات مثل انفال فراموش شده است
12. امت بهینه وجود ندارد
13. حقیقی بودن قضایا با واقعیت غیر حقیقی ، مخلوط شده است
14. لزوم انجام ابر پروژه های پیش ران برابر تعالیم مولف و 110 محور اساسی دولت تحول آفرین
15. نوآوری و خلاقیت باید به روش طولی در بیاید و آثار آن در تعادل های اقتصادی و اجتماعی ایران توسط مردم احساس شود
16. اصول توسعه پایدار باید در دستور کار دولت قرارگیرد و به عزم ملی تبدیل شود
17. آمایش همه جانبه برابر تعالیم و محورهای اساسی آغاز گردد
18. ضریب نفوذ ایران در جهان باید برابر تعالیم 21، 33، 14، 4 انجام شود
19. تعیین محدودهای OR برای حل مسئله لجستیک جامع نباید باعث حذف عوامل معنوی – انسانی و یا قواعد دانش مفید بشود و این یک نوآوری در حل مسائل لجستیک است ، در این مورد ، باید به ارزیابی انطباق بر حسب لجستیک جامع توجه کرد مثلاً در این مورد نباید لجستیک باعث شود که ثروتمند ثروتمند تر و فقیر فقیر تر شود **این یک رویکرد حتمی است و یا به عبارت دیگر لجستیک جامع یک بال توسعه پایدار است و توسعه پایدار جامعه را بسوی جامعه موزی و با رفاه لازم و با ضریب جینی 25 در صد سوق می دهد**
20. لجستیک جامع یک زیر ساخت اساسی برای توسعه پایدار است و باید بر این اساس طراحی و مدل سازی شود ، مثلاً وقتی زنجیره های آن طراحی میشود باید به ارزش افزوده حاصل از محصول نهایی توجه شود و سهم اعضای زنجیره از این ارزش افزوده اداء شود
21. مفاهیمی نظیر مطلوب سازی برای مشتری و یا ویژه سازی یا صاحبان طرح ، باید از خصلت های بر خوردار شوند بنابراین عوامل مادی و فیزیکی طرح برای این نظام کافی و موثر نیست
22. در اینجا احکامی الزام میشود که باید با دقت به آنها توجه کرد نظیر اینکه اگر امور لجستیک جامع در اختیار دولت باشد و بخواهد با سیاست های ملی و بین المللی خود و با کنار آمدن با نظام سلطه و یا دادن امتیازات و یا تعرفه های ترجیحی و غیر اینها از کسور های زیاد خواه جانب داری کند ، چنین لجستیکی فقط نقش باربری و انبارداری و عملیات حمل و نقل متقاطع در بارانداز ها را دارد و از نظر عدالت توزیعی و ترجیحاتی که این طرح ایجاد می نماید مطرود است مثال ما در مورد واردات در قبال صادرات زیاد بوده و محاسبات نشان میدهد که در این تجارت خارجی سهم کشور صادر کننده از این تجارت 25 در صد و واردت کننده خارجی 75 درصد است یعنی کشور صادر کننده باید با انرژی و امکانات و اعم از بنزین و جاده و صدها مورد دیگر در خدمت وارد کننده باشد

23. محاسبات باید در سطح کارآمدی و سود آوری و مکفی برای همه اعضای یک زنجیره باشد و باید سعی شود که کسی خواهان بر خورداری از این سیستم ها است از زنجیره خارج باشد و نسبت به سهام خود از این لجستیک بهره مند شود معیار و ملاک را بر این طرح جامع است
24. همانطور که سیستم سلامت مستلزم رعایت پروتکل های بازدارنده های در همه گیری کشوری و ورود از کشورهای خارجی است (نظیر مقابله با ویروس کرونا) باید برای هر گونه بازدارندگی و سپر اندازی دشمنان داخلی و خارجی (ویروس های جهش یافته) ایران بکار برورد ، امر حکومت و حکمرانی امری بسیار سخت ، با دانائی بالا و مثل رسالت رسول اکرم (ص) با جان فشانی و صبراً جمیلاً توأم است ، مشکلات مستولی شده در طول انقلاب به ایران و ملت ایران به علت ساده انگاری در حکمرانی ، مامشات ، تشریفات ، تعارف ها و بوده است
25. لیسانس تکنولوژی در انتقال تکنولوژی به ایران بطور لازم و کامل انجام نشده است و بجای آن از ارز های باد آورده ارزان ، کاخ ساخته است ، کاش از آن زمان مصروف کارهای اولویت دار میشد
26. کلاً نظام حکومتی باید مطمئن شود در طرحی که دارد تنظیم و عمل میکند آیا به ملاک ها و اهداف طرح که ضامن کلیه خروجی های لازم است میرسد و این مورد حساس و هم را که ضامن بقای حکومت است را بناید و اگذار انالیز های صرف ریاضی و محاسبات چند کارشناس یک رشته ای قرار دهد این موضوع به قواعد دانش مفید و خبرگان میان رشته ای نیاز دارد
27. طراحی و انجام لجستیک جامع نبایی چگونه ای باشد که بعد از زمانی محدود نیاز مند به بر چین آن و طرح جدید باشد مثل خیابان های کم عرض و سلیقه ای که برای طرح آمایشی یک شهر و یا استان ایجاد نمیشود و یا معماری شهر و روابط بین عناصر آن و با کلیت کشور و سایر ملاحظات دیگر بقدری دارای نقایص جدی است که بهتر است شهر دیگری بجای آن ساخته شده و این را توسعه نداد (البته دولت 5 تا 12 کنون ، عادت کردند ، هر طرحی از کلنگ زدن ، فنداسیون و ده ها بار اصلاح و تعمیر ، مرتباً ، تشریفات " 40 بار افتتاح و ذکر "علی برکه الله " سرداده شود ؛ بمیزان این افتتاح های بیشمار ، باید ما از بلغارستان و قزاقستان و... آدم می اوردیم ، بیکاری مفرط فعلی در ایران ، کذب افتتاح ها آشکار کرد!!
28. در واقع سیستم های لجستیک جامع فراگیر هستند و با افزایش جمعیت و توسعه پایدار کشور و توسعه روابط با طرف های خارجی ، به ابعاد و عوامل بیشتری نیاز مند میشود و این موضوع یک امر طبیعی است و گریزی از آن نیست مثل ساختن شهر در کنار حریم هائی است که بعداً لازم است تخریب شده و یک سد در مکان ساخته شود نظیر اینگونه بی توجهی ها در کشورهای عقب مانده زیاد است و این گونه کشورها در مسیر توسعه قرار ندارند (طرح های آمایش سرزمین و شهر سازی مولف به شماره های 14، 33، 61، 62، 63 مراجعه شود)

29. در واقع چند طرح هادی ملی و بین المللی برای توسعه پایدار کشور الزامی است که در آن موضوع لجستیک جامع باید رعایت شده و جزء مکان ها و محورهای انتظار قرار گیرد بسیاری از محور ها که زمانی مال رو بوده به ماشین رو های سبک و پس از مدتی با توسعه روابط ملی و بین المللی و افزایش جمعیت و غیره به اتومبیل های بزرگ و سنگین تبدیل شده و برابر آینده نگری امور حمل و نقل بصورت ماشین های پروازی صورت خواهد گرفت این توسعه نگری ها به مغز های راکد و منجمد شده نباید سپرده شود ساختارهای کشورها ، شهر ها و منابع طبیعی آنها و صدها موضوع دیگر ایجاد میکند و باید این مکان ها تخریب شده و با طرح جامع و آینده نگری ساخته شود و اعطای هدیه زلزله و تغییرات زمینی به این دلیل است یعنی نوسازی های اجباری که از هدایت الهی فهم می کند (ادغام وزارت صنایع سنگین که خود یک لوکوموتیو پیشران اقتصادی- صنعتی بود ، یک خیانت آشکار بود و بهانه ای بود برای ماشین آلات سنگین از خارج و تعطیل کردن شرکت های ماشین های سنگین نظیر هیپکو بود)
30. این فهم از جریان " جری وانطباق) به ذهن متبادر میشود باید تاریخ کشورها را لحاظ مختلف مطالعه کرد و مطالعه تاریخی جغرافیای ، زمین سیاسی ، سرحدات ، پتانسیل های حائز اهمیت و یا همان مزیت های نسبی که بعدی تغییراتی در یک کشور دیگر ، برای کشور منظور فرصت ایجاد میکند ، از عوامل مهمی است که باید در طرح های دیده شده و زمینه تصرف آتی لحاظ شود من در این چنین تحقیقات حداقل برای ایران حدود 100 ابر پروژه در آینده توسعه آن پیش بینی کردم که روابط این کشور با مزیت های نسبی سایر کشورها رقم خواهد زد و احتمالاً ایران در زمره 10 کشور اول جهان در جهات مختلف خواهد شد
31. 200 قاعده علم مفید از مولف راه گشای بسیاری از مشکلات کشور است و منجمله در لجستیک عدالت توزیعی
32. با توجه به گفتار فوق ، بسیاری از اقدامات آبادی گذشته ، مشکلات امروز ما بحدود آورده است و بسیاری از اقدامات به اصطلاح توسعه امروز ما ، مشکلات فردا خواهد بود (به نامه در مورد تهران به رئیس جمهور توجه شود تهران 63 در پتانسیل کشور را در خود جای داده است)
33. وجود صنایع با تکنولوژی برتر ، حل مشکل کوله باری را ، حتی با سرمایه خودش حل میکند ، کشور کارخانه داری ، استعداد این خیزش ها را ندارد
34. زنجیره ها از ملازمت لجستیک عدالت توزیعی است که در تعلیم 45 ، 97 ، 33 ، 14 ، 105 ، 108 آمده است
35. لجستیک پشتوانه پولی کشور است ، نظیر سایر لوکوموتیو ها پیشران وزیر ساخت پایدار کشور ، پول به پشتوانه طلا نیازی ندارد در شوک نیکسون در سال 1971 ، پشتوانه طلا از دلار امریکا برداشته شد و دلار هنوز به عنوان پول قدرت مند و قابل مبادله در عرصه بین المللی تاخت و تاز میکند !!

36. لجستیم یک امر توسعه ای است سرمایه گذاری و ایجاد و توسعه و کارکردهای و عملیات آن و سرویس دهی آن متعلق به بخش خصوصی است
37. هر کس که از این لجستیک استفاده می کند بر حسب سهمی که در آن دارد ، حقوقی به صندوق لجستیک کشور و یا بانک لجستیک سرمایه گذاری میکند و در منافع آن شریک است
38. **لجستیک یک امر استراتژیک است و یک ابر پروژه میباشد و نباید یک امر ساده و سنتی تلقی شود**
39. **بر پایه وب کامل باید سیستم های یک پارچه آن ایجاد و به سیستم جامع رگولاتوری کشور و در تعامل با کشورهای دیگر متصل گردد**
40. جامعه موازی و رفاه بموجب لجستیک جامع عدالت توزیعی ، تعادل های درآمدی ، و چند اصلاح اقتصاد اساسی در کشور است
41. موضوع تیپ شناسی در این ابر طرح مربوط میشود به نوع کالا ، نوع مواد ، تنوع معنوی و آئین آن ، وسائط مناسب انتقال و برحی موارد دیگر و گرنه ، سیستم باید به همسانی حداکثری در باره تحدید حدود تنوع مبادرت شود و شاخص را بهم نزدیک کند و با تجهیز و تکمیل ابزار های فیزیکی باین **موضوع پردازد ولی این خلاصه و تحدید حدود نباید به فقدان داده ای کلیدی منجر شود**
42. بین بخش های این طرح از همگرایی محتمل حال و آینده غفلت نشود و ضرایب نفوذ بین آنها لحاظ گردد
43. توده قابل حمل و تنوع آن در یک برنامه بلند توسعه پایدار مثلاً صدساله (نظیر کشور ژاپن) مرتباً افزایش یافته و تنوع آن تغییر نموده ، مکان ها و زمان های نیز دست خوش تغییرات فصلی ، تکنولوژی ، انتقال جمعیتی و روابط مختلف قرار میگیرد و این ها باید با ملاک و شاخص های و مقادیر توده و سایر داده های حقیقی در طرح قرار بگیرد مکان یابی های جدید تولیدی ، منابع جدید کشف شده در کشور ، بهره برداری از ابر پروژه ها و غیره طرح لجستیک جامع را تحت شعاع خود قرار میدهد و بخصوص راه های مواصلاتی هبریدی را ملزم میکند منظور ما از راه های مواصلاتی هبریدی و ترکیبی ، وجود چند راه مواصلاتی متنوع و نامتجانس در یک مسیر است این گونه ها در کشورهای مترقی حتی در پل های بین راه معمول شده است
44. توسعه انواع حمل و نقل و لجستیک جامع به عنوان سهمی بزرگ از GDP خواهد بود و در واقع این طرح موتور توسعه پایدار کشور محسوب شده و پشتوانه اسکناس کشور خواهد بود که در محاسبات باید رعایت شود
45. طرح های بزرگ و استراتژیک نظیر لجستیک عدالت توزیعی و آمایش سرزمینی ، باعث توسعه صنعتی و تکنولوژیک کشور میشود
46. **لجستیک یک امر استراتژیک است و یک ابر پروژه است**
47. سازمان های خصولتی در این طرح ها نباید وارد شوند این گونه سازمان ها از کشور منحل به بر حسب مورد به دولت و یا بخش خصوصی به نسبت 20% و 80% تسهیم شود

48. در تمام مراحل انجام این طرح باید به دولت حداقلی و بخش خصوصی حداکثری توجه بلیغ شود
49. بخش خصوصی حداکثری نباید در اختیار کارتل، تراست ها ، بوژواها ، انحصارگراها ، کاخ نشین هاو ... قرار گیرد باید بر حسب قاعده تکلیف حقوق و سایر ضرورت های تعالیم 114 گانه بین مردم و نسل های آینده تسهیم شود
50. عدالت بین نسلی باید در ابر پروژه ها رعایت شود
51. وبا تجهیز و تکمیل ابزار های فیزیکی باین موضوع بپردازد ولی این خلاصه و تحدید حدود نباید به فقدان داده ای کلیدی منجر شود
52. بین بخش های این طرح از همگرایی محتمل حال و آینده غفلت نشود و ضرایب نفوذ بین آنها لحاظ گردد
53. اصل تعادل در تمام اجزاء لجستیک عدالت توزیعی الزامی است
54. توسعه انواع حمل و نقل و لجستیک جامع به عنوان سهمی بزرگ از GDP خواهد بود و در واقع این طرح موتور توسعه پایدار کشور محسوب شده و پشتوانه اسکناس کشور خواهد بود که در محاسبات باید رعایت شود
55. ساخت منحنی *Figure 1.1. Freight transport intensity* : و محور عمودی بر تن-کیلومتر بر حسب سهمی از GDP و محور افقی بر حسب کشور ، استان های کشور و هر استانی که ارزش بیشتری را بر حسب تومان یا میلیون تومان نشان میدهد نشانه بهره وری بیشتر آن استان از مزایای لجستیک است
56. LEAD TIME هنر لجستیک اینست که وسیله حمل و نقلی بدون بار و یا مسافر در جاده های حرکت نکند،
57. در باربری نسبت ارزش بر وزن بار مهم است و باید از تحلیل IPI استفاده کرد ، برای این محاسبه باید منحنی ساخت که محور عمودی آن ارزش بار بر حسب تناژ و مدل ABC تجزیه و تحلیل شودگاهی باید از آمیخته بار برای حمل و نقل استفاده کرد و این موضوع برای صاحب بار از نظر ارزش ، امکان فاسد شدن وقواعدی که مولف گفته است رعایت شود و محور افقی بر حسب سالهای برنامه ریزی باشد ، در این منحنی نمودار های مختلف استان باید نمایش داده شود در یک جدول اکسل وبا داشبرد کنترل شود (کلیه شاخص های بهره وری باید حساب شود)
58. بعضی از قواعد مفید نظیر حقوق متقابل ، پرکردن خلأ های اجتماعی ، تکلیف- حقوق ، شکاف درآمدی ، جلوگیری از اسراف ، علیت تراکمی ، جلوگیری از تکاثر، انحصار و احتکار ، ارزیابی – انطباق ، لاضرر و لاضرار ، توسعه پایدار ، عدالت توزیعی ، قاعدع عدم سلطه ، وجوب عینی ، خط فقر ، امت بهینه ، ونظایر اینها در لیست قواعد دانش مفید باید به عنوان پارامترهای جدید در محاسبات لجستیک جامع دخالت نماید تا *America's trick don,t fool*

the people تضارب فکری و ایجاد چالش های مصنوعی و roundtable این برآورد های ممنوع است

59. خصوصی سازی حداکثری با برنامه ریزی بلند و حداقل 25 ساله
60. "contestability" of traffic issues is the "contestability" of traffic گروه کار برای رفع هرگونه اعتراض و یا الزامات به روش تحقیق پیمایشی از گرفتاری ها ، مشکلات و بطور کلی نظریات ذینفع ها مطلع شده و با طبقه بندی مورد نظر استاد راهنما به گروه کار ارائه میدهند
61. خصوصی سازی حداکثری تعیین ذی نفعان طرح تنها کسانی نیستند که در داخل طرح محسوس هستند در حاشیه طرح مثل ریل گذاری و یا افراد بازار برای استفاده از این طرح باید نظر سنجی شود. necessarily included in high-level mode split measurements.
62. ایجاد تسهیلات در متن طرح و یا حواشی مرتبط آن بسیار حائز اهمیت است و تا جایی که ممکن است باید بار به مقصد نهائی برای تولید و مصرف تحویل شود و قوانین و مقررات با لحاظ چهار مولفه راهبردی ، فنی ، عملیاتی و کلینیکی ، قانون و مقررات وضع کنند لذا از حالا باید خبره های میان رشته ای تربیت شوند
63. این گونه محاسبات توسعه ای ما را بر آن میدارد که سیستم های تولیدی کشور در منابع ، با انطباق با اکولوژی و طبیعت و شرایط ثابت کشور بوده و ترکیب مورد نیاز برای ارضاء کردن تقاضای کل و بخش محتمل صادرات طراحی و برنامه ریزی شود
64. و این موضوع با واردات متنوع به کشور تطبیق پیدا کند و هرگونه رانت خواهی و سلیقه و القاء های متضاد ممنوع شود این بحث ما را به الزامات انجام الزامات آمایش سرزمین میرساند
65. لذا باید سیاست مداران و اعضای مقننه و کارشناسان و مشاوران باین قواعد و روش ها آشنائی داشته باشند وگرنه مداخله گران ناآگاه با توجیهات بی اساس به اختلال این گونه طرح های می پردازند ، بهر ایده یا نصیحت و پیشنهاد با دیده تردید نگاه کنید هرگونه دلسوزی ناآگاهانه مثل اینیست که بیمار بجای پزشک نسخه بیچد
66. کشور ها و دولت ها شکست ها و ضرر های سختی از بدنه کارشناسی بی اطلاع ، رشوه گیر ، غیر متخصص ، بی ایمان و غیر متعهد خورده است و تا موقعی که این مصیبت رفع نشود و برخورد جدی و با مجازات های شدید دایر نشود ، کشورها بدنبال توسعه فیزیکی و پایدار نباشند ،
67. benchmarks for a sector in relation for example to "green certification" از کشورهای مترقی در این موارد الگو گرفت ولی باید دقت کرد که هنوز بین real و truth فرق چندانی قائل نیستند و ریکرد عموماً بر اساس فرضیات سرمایه داری است که دارای عارضه مصیبت بار شکاف درآمدی و طبقاتی و فقر و نارضایتی های فراوان میباشد اگر چه در مقایسه با کشورهای عقب مانده و در حال توسعه وضعیتی بهتر و راضی کننده تر دارند ولی دارای مصائبی

هستند که در مقالات دیگر به تفصیل آمده است و این مشکل مربوط به اکتشافت و روش های حسبی
- ابطالی بوده و صرفاً مادیگرایانه است

68. *Logistics performance and economic development* و زمان بین شروع و اتمام فرآیند تولید *lead time* در موضوع لجستیک جامع فعالیت های گسترده خدماتی وجود دارد که از این طریق با سایر بخش های اقتصادی به همگرایی های مختلف پیوند می خورد مثل خدمات بخش کشاورزی در قبال از کاشت ، داشت ، برداشت و عرضه آن و زنجیره های متصل به این مراحل طبیعی آن ، این پیوند با سایر صنایع ، بانکی و غیره وجود دارد که باید ماتریس آن تهیه و ضرایب نفوذ و دادوستد آن محاسبه شود

69. در طرح های کلان کشور به توصیه های 6 برنامه توسعه کشور توجه شود

70. *something that drives improved logistics practices and a more sophisticated, more specialised* برای کشورهای عقب افتاده و یا در حال توسعه که راه بسیار طولانی برای رسیدن به توسعه پایدار دارند ، سلیقه ها ، القانات ، سفسطه ها ، وسوسه ها و نظایر اینها بجای مولفه ها و پارامترهای دقیق اندازه گیری قرار میگیرد ، بخصوص اینکه قواعد دانش مفید به طور خاص داده های مفیدی را الزام میکند که ضامن بازدارنده این تضارب افکار و خواستن های بی منطق است

71. *Trade Agreement (NAFTA) economic* در این مورد کشورهای هائی که مایل هستند به توسعه پایدار نائل شوند نباید خود را گرفتار باید و نباید های سازمانهای بین المللی و یا رویکرد های جانب دارانه و فرضیات اقتصاد سرمایه داری و خواسته های آردوگاه های خلاف سعادت بشر کند

72. موضوع مهم اینست که دور میزهای مذاکره و بحث و جدل بین انعقاد قراردادها نباید افراد معلوم حال و مدافع در بست طرف های متخاصم و زور گو و نیز با فرضیات آنها تن داد ، کشور می تواند روی پای خود بیاستد و راه تعالی را طی کند که از خودش دارای مفروضات حقیقی ، چارچوب های عدالتی و راهبردی های مقتضی خودش را بکار بگیرد ، مطمئن باشید که این گونه مسیر یابی ها طرف داران صدیقی در جهان پیدا میکند گول مدارک تحصیلی و یا فارغ التحصیلان خارجی و ظاهر فریبنده آنان را نخورید البته باید که اصحاب مذاکره کننده کشورهای طالب سعادت از هر نظر دارای شایستگی فردی داشته باشند و آموزش های لازم را دیده و به زبان رایج جهانی مسلط بوده و دارای تعهد کافی باشند

73. *Considered, including productivity and quality of service.* در این طرح باید از یک همخوانی و خصوصیات مساوی و هم سوی برخوردار باشند این موضوع باید در برآورد های طرح به دقت مطالعه شود *Capturing these trade-offs in logistics* هر گونه مصالحه باید از طریق سهام ، وثیقه ، بیمه ، نظایر اینها انجام گیرد و هر گونه رانت

- خواهی که مرسوم دولت ها است باشد از بین برود و چون فرض ما برای خصوصی سازی این گونه فعالیت های توسعه ای است لذا دست اندازی های غیر عادلانه ممنوع است
74. سیستم های تاسیس شده از هر نظر باید پاسخ گوی ذی نفعان حقیقی باشد و ضامن منافع حقیقی آنان باشد و از دستدرازی اشخاص مل دوست و از خدا بی خبر جلوگیری کند و این خصیصه در پیشگیری انجام دهد و شاخص ها و استانداردهای برقرار کند و ریسک فعالین اقتصادی را به سیستم های بیمه منتقل نماید
75. این زیر ساخت اقتصادی - اجتماعی ، که با مشارکت بخش خصوصی و دولت بر حسب تکالیف ذاتی هر کدام توئمان انجام میگیرد (یعنی وظیفه ذاتی هر کدام باید با جزئیات در قانون و مقررات مشخص شود. sector under investigation. (بر حسب 4 مرحله استراتژی تا کلیتیکی ، تحقیقی ، تحلیلی ، برآورد ها و تکالیف بطور جزئی انجام بگیرد
76. موضوع ضمانت های مشارکت های داخلی و خارجی با فرمولی عادلانه باید تدبیر شود از طریق بیمه های ملی و بین المللی ، تضامین بانکی و سایر روشهایی که در تجارت خارجی و یا تعاملات خارجی معمول بوده و یا ابداع میشود ، تهاتر می تواند یک روش بهینه در این مورد تعریف شود و تا ممکن از چنگال بانک جهانی ، سازمان های سلطه گر و امثال آنها خارج شود و در همین جا به نظر میرسد تاسیس یک وزارت خانه توسعه پایدار کشور الزامی است
77. tracking and tracing, ability to track and trace consignments; ردیابی اثر ها ، پی گیری ، جستجو و مراقبت و قدرت tracability چه برای پیشگیری و چه در مراحل عمل و چه در نتایج از اهمیت ویژه ای برخوردار است و کلیه قاعد دانش مفید در این مورد بکار گرفته شده و استاندارد های فیزیکی و معنوی ایجاد میشود
78. اصول توسعه پایدار در تمام مراحل طرح رعایت شود
79. بیمه یک ابر پروژه فراگیر برای تمام پروژه ها و روستاها و ساخت های کشور است
80. 4. میزان سهم مردم از لجستیک کشور بصورت سهام عدالت تعیین شود
81. بانک تخصصی لجستیک و شعبات آن برای سهامداران محلی تا مناطق الزامی است
82. آمادگی های پدافندی برای امنیت لجستیک الزامی است
83. جاده ابریشم یک ابر پروژه دیگر در 110 محور دولت تحول آفرین است ، در طرح لجستیک ملی و فراملی یک امر واجب است
84. طرح جامع لجستیک عدالت توزیعی یک راهنمایی مهم و تمام عیار برای سایر سیاست های اقتصادی - سیاسی کشور است
85. آموزش در تمام سطوح از دبستان ، دبیرستان ، دانشگاه ، فنی و حرفه و... در این طرح و برای همه الزامی است

86. به جریان در آوردن هر گونه مواد ی که قابلیت انتقال از جایی به جای دیگر داشته باشد و این تنها به حمل و نقل جاده ای منحصر نمیشود (مثل کوله باری با تجهیزات مکانیکی) مثل کوله باری که می تواند با تله کابین های مجهز انجام شود
87. لجستیک کشوری تسهیل کسب و کار در یک کشور در بخش خصوصی و برای همه منظور های تجاری ، ساختمان سازی ، رساندن مواد به کارخانجات ، خوار و بار به میداين تره و بار و هزاران منظور تسهیل کننده است و تنها به از به انبار ، از انبار شرکت ها به انبار خانه نیست بلکه یک مفهوم جامع دسترسی به احتیاجات عمومی است
88. لجستیک مفهومی عام برای رساندن ، بردن و در دسترس قرار دادن همه چیز و برای همه کس است و یک جریان حیات آفرین برای کل یک کشور است که بغیر از حق و حقوق این رانش صحیح و براساس تکلیف (تکلیف- حقوق) هیچ پرداخت وجهی برای اشخاص حقیقی و حقوقی الزام نمیکند و تنها در تجارت خارجی برای تعرفه های قانونی عمل میشود
89. ما با داشتن از مفاهیم غافل بودیم چون بما گفتند چگونه فکر کنیم که منافع آنها تامین شود و نه منافع تمام مردم جهان در واقع آنچه عوامل حیات با آن درگیر میشود و با آن همگرایی دارد و با آن دم خور است و بطور کلی از لحاظ کلی از مادی و معنوی با آن سروکار دارد و این یک مفهوم عام برای حیات اجتماعی یک جامعه است که نباید چیزی در جدوال محاسباتی آن مورد غفلت قرارگیرد و این یک پازل جامع است که همه جنبه های حیات را در بر دارد
90. در این مفهوم حمل و نقل ، انبار و انبار داری و مورادیکه تاکنون در قابلیت در دسترس بودن مطرح بوده و مواد و عوامل طرح " " را مکفی میدانسته است ، ناقص خواهد و نقص آن همان نقص و یا نقص توسعه پایدار است . این موضوع ابتدا از ارتش آغاز شده و نام لجستیک از آنها گرفته شده (مثل استراتژی) و سپس تعمیم یافته است و بیشتر جنبه حمل نقل ، انبار تسلیحات و استفاده در دفاع از کشور و یا حمله به دشمن بکار میرفته است ولی اینک یک طرح استراتژیک کشور های و حتی بین المللی در همکاری های جهانی است
91. راه حل های لجستیکی ، در بسیاری از طرح های کسب و کار کلان تا زیر مجموعه های آن ، در اقتصاد کلان و خرد ، و بلکه در کلیه تار و پود های یک کشور مدخلیت داشته و ضریب نفوذ آن به عنوان ضریب نفوذ عوامل حیات یک جامعه بزرگ است
92. در واقع میخواهیم بگوئیم در یک جا ، منطقه و یا کشوری از این دنیا چیزی داریم که در بازار آن سرریز شده و بازار آن برای این چیز اشباع شده و مشتری ندارد و در جای دیگر (هزاران جا) وزمانی دیگر (زمانهای دیگر) باین چیز نیاز مبرم و حیاتی است چنین تسهیلی که یک طرف مازاد و یک طرف آن نیاز وجود دارد (مازاد- نیاز) تعریف میشود و لجستیک بمعنی " طرح مدیریت تعادل مازاد- نیاز " است

93. که یک طرف عرضه است و یک طرف تقاضا و آنچه در اینجا انجام میشود بنام " مبادله " است و وقتی که بحث مبادله به طرح مدیریت ی تعادل مازاد - نیاز وبا عرضه و تقاضا مرتبط میشود ، باید عواملی که دارای قابلیت ضریب نفوذ در این رابطه حیات هستند مورد محاسبه قرار گیرد (این عوامل دارای خصیصه موثر یا اثر گذاری ، ارزشمند بودن ، با قابلیت کنترل های معنوی و مادی ، استاندارد و امثال اینها باشد)
94. چنین پدیده ای جامع از قاعده " علیت تراکمی " جامع تولید + خدمات ، زمان و مکان ، نیاز و مازاد ، عرضه و تقاضا ، عدم اسراف ، لزوم حلیت ، کسب و کار ، اطلاعات ، و صدها عوامل موثر دیگر سروکار دارد و در یک بیان " مدل حیات یک کشور " است که بالین طرح ، کلیه پتانسیل بالقوه را به فعلیت و امیدارد
95. The minimization of the use of resources is a common motivation in all logistics fields (به بیش از 50 ابر طرح نویسنده مراجعه شود) به کشف و استخراج مواد و عوامل مادی و معنوی حیات مباردت کرده و هزاران استارت آپ ، شرکت های دانش بنیان برای نوآوری های آینده مبادرت کنیم و این ها همه مفهوم توسعه پایدار است
96. طرح هائی عظیم و محرکه توسعه کشور نظیر لجستیک عدالت توزیعی ، بر اساس علیت تراکمی طراحی میشود و نباید با معلول های فعلی ، علت شناسی کرد ، به اصول توجه کنید
97. برای فهم بیشتر در طرح های بزرگ کشور از تعلیم 83 (مجموعه بصائر 1000 گانه مولف بهره بگیرید .
98. روش های خاص مولف نظیر ثلاثی قواعد در طرح و ایجاد این گونه طرح ، کمک های شگفتی خواهد کرد
99. در طراحی ایم ، از همه فرصت های ملی و فراملی و نفوذ ایران جهانی استفاده شود (تعالیم 22 تا 25)
100. خلافت و ابداع ، نقش برجسته ای در طراحی و ایجاد این گونه طرح ها دارد (تعلیم 36)

رهبران و مدیران صدر ایران باید سعی کنند تا تمام کشورها باید به کمک یک دیگر بیایند و در این مشارکت با داشته های موجود خود سرمایه مادی و معنوی خود را تجمیع کنند و با سهام عادلانه از مزیت های نسبی و رقابتی به انجام ابر پروژه های مطلوب رسیده و به کسب و کار های پر سود دست یافته و برابر سهام حقیقی خود بر خوردار شوند ، هر کشوری که دارای مزیت های نسبی فراوان بوده بمعنی آن نیست که دارای توان لازم برای تبلور این مزیت ها دارد و حداکثر اینکه به خام فروشی تن میدهد . در واقع اینگونه میتوان تحلیل کرد ، یک کشور دارای منابع طبیعی و ذخایر معدنی و نیروی انسانی است ولی دارای سرمایه

پولی نیست و یا داری تکنولوژی و دانش لازم نیست چنین کشوری نیاید از خود کفائی و خود اتکائی خود ادعا کند و ملت خودش را فقیر نگهدارد، مقدرات الهی بر حسب قاعده جری و انطباق و سایر قواعد دیگر حکم می کند که ملت با هم تعامل و پیوند داشته باشند و در کنار هم و با مسالمت و دوستی از سرریز های خود در تکمیل سرمایه جمعی استفاده کرده و از حاصل این تلاش بین المللی به توسعه پرداخته و امور تجارت رونق پیدا شده و از منافع عادلانه بهره مند شوند

موضوع cross-functional subject در طرح های لجستیک تنها در حوزه ملی قابل بسنده کردن نیست گاهی موضوع توسعه حکم میکند که بسیاری از طرح ها بصورت بین المللی انجام شود مثل ابر پروژه جاده ابریشم که ابتکار چین است **در ایران ده ها ابر پروژه است که با قواعد بین المللی قابل انجام** است. موضوع فعالیت های متقاطع یا فعالیت های پازلی که در چرخه همگرایی قابل تعریف هستند و محصولات آن مستلزم همکاری چند بخش خصوصی و با نظارت دولت ممکن میشود و در هم محتاج تعامل طراحی و همکاری ساخت یافته است تنها منحصر به طرح های لجستیکی نیست ، و بر حسب طرح های آمایشی طرح و فعالیت های ICT ، گردشگری ، کشاورزی ، تجارت و غیر اینها از جنس فعالیت های متقاطع و لازم ملزوم یگدیگر بوده است و در تعامل زنجیره ای می توانند منافع خود را برای کل اعضاء حداکثر نموده و ارزش افزوده را ارتقاء دهند ، این نوع تفکر همکاری هم در سطح ملی معنی دار بوده و دارای مصادیق فراوان است و هم در سطح بین المللی و مخالفت و یا اغفال از دست آورد بشری ضررهای فراوانی به کشور های دارای مزیت نسبی زده و به در دادن فرصت های فراوان ملی و بین المللی است

مثل اینست که یک بخش از فعالیت های کشور داری بیمه باشد ولی سایر بخش های کشور بودن بیمه تمام ریسک خود را تحمل کند قطعاً مطمئن باشید بخش های بدون بیمه گذاری به نحوی از انحاء ریسک خود را به سایر بخش دیگر انتقال میدهد این یم بیماری مسری از فقدان بیمه در بعضی بخش های اقتصادی – اجتماعی یک کشور است مثل کشاورزی ، بخش غذایی ، گردشگری ، و نظیر این ها که از نظر بخش خدمات بیشترین ضربه در این مورد تحمل کرده است و قرارداد های چنین کشوری تضمینی برای اجرا نداشته و موجب ازدیاد دعاوی در دادگاه ها میشود .

مانع توسعه پایدار می تواند موارد عدیده ای باشد که از چشم مسئولین یک کشور پنهان مانده باشد مثل فقدان بیمه در امور فاینانس ، انتقال لیسانس تکنولوژی، فعالیت های آزاد در بازار و نظایر اینها و این موضوع اگر فاقد بیمه باشند سایر بخش های فعال جامعه را مختل خواهد کرد حتی لازم در همکاری ملی (در میان بخش ها) و بین المللی ، کسانی که در این گونه فعالیت دست دارند ، مبادرت به بیمه کنند و به طرف دیگر واگذار نکنند چون بسیار دیده شده است که با شروع ریسک های احتمالی ، هر دو طرف معامله خیلی ضرر کرده اند اصولاً در معاملات که دارای دو طرف است باید هر دو طرف امر بیمه گذاری الزام کنند و قوانین استواری برای انجام این مهم بر قرار شود . ما در جهانی بسر میبریم که تمام بخش های فعال یک

کشور با یک جریان تقاطع دار تجربه میکنند و کسی از احاد ملت و یا سازمانی از سازمان ای یک کشور از خصیصه نمی تواند رها باشد و اگر گاهی از رها شدگی برخی از فعالیت توسط دولت و یا نهاد های غیر دولتی سخنی بمیان می آید منظور رهاشدگی این خصیصه طبیعی این جریان پیوندی و تعاملی است بطوریکه هیچ کس از سایرین بی نیاز نیست و هیچ کشوری از سایر کشورها بی نیاز ندارد اگر خیال کند خیلی ابر قدرت است این از مقدرات الهی است .

موانع توسعه لجستیک در بخش حمل و نقل ایران

ایران دارای مزیتها و پتانسیل های زیادی در زمینه لجستیک است که شاید کمتر کشوری در جهان بتواند یافت که دارای چنین مزیت هایی به صورت یکجا باشد، اما در خصوص عملکرد لجستیکی، وضعیت ایران بسیار ضعیفتر از کشورهای است که فاقد این گونه مزایای لجستیکی هستند. **اقتصاد ایرانی:** برخی از کشورهای پیشروی حوزه لجستیک تنها با دارا بودن نسبتی کمتر از مزیت های لجستیکی ایران، خود را به عنوان کشوری ممتاز در حوزه لجستیک مطرح کرده و در برخی موارد درآمدی بیشتر از درآمد نفتی ایران دارند. کشورهای امارات به عنوان هاب لجستیکی و تجاری منطقه و جهان و ترکیه به عنوان هاب ترانزیتی منطقه نمونه ای از این موارد هستند. به گزارش خبرآنلاین، براساس گزارش مرکز پژوهش های مجلس، با بررسی روند برنامه ریزی های کلان و توسعه ای کشور طی دهه های اخیر می توان عنوان کرد که اگرچه به موضوع حمل و نقل و لجستیک در برنامه های توسعه کشور به ویژه طی سال های اخیر توجه شده است، اما با توجه به گستردگی و نقشی که این صنعت می تواند در اقتصاد ایران داشته باشد، نگاه شایسته ای نشده است و همچنان این موضوع به صورت گسسته و جدا از هم تقویت می شود. مطالعه ای در خصوص تجربه کشورهای کره جنوبی و هند به عنوان کشورهای پیشرو در توسعه لجستیک صورت گرفته که نکات محوری در اقدامات این کشورها در پیشبرد لجستیک عبارت بود از:

- استفاده از اسناد قانونی در سطح ملی و ارائه برنامه های هدفمند زمان بندی شده با رویکردهای کارشناسی، علمی و کاربردی جهت توسعه لجستیک

- استفاده از مشارکت بخش خصوصی و عمومی در تقویت زیرساخت ها و ایجاد و توسعه مراکز لجستیکی

- تسهیل قانونی و مقرراتی برای فعالیت ذینفعان و مراکز حوزه لجستیکی

- توسعه کارآمد و نظام مند مراکز لجستیکی و زیرساخت های فیزیکی و غیر فیزیکی

- استانداردسازی فعالیت ها و هزینه های لجستیک و سعی در افزایش کارایی و توسعه پایدار لجستیک.

بر اساس گزارش چالش های بخش لجستیک ایران، نتایج مطالعات پژوهشی نشان می دهد نبود طرح های کلان ملی توسعه لجستیک و زنجیره تامین در ایران اعم از نبود آمایش یکپارچه لجستیک در کشور، نبود نقشه راه جامع لجستیک کشور، نابه سامانی زنجیره های تامین صنایع مختلف کشور، نبود شاخص ملی سنجش سهم هزینه های لجستیکی از تولید ناخالص داخلی و نبود هماهنگی بین نهادی در حوزه تجارت و حمل و نقل، از مهم ترین چالش ها در زمینه توسعه لجستیک به شمار می رود. چالش های عدم توسعه مراکز لجستیکی در ایران، عدم توسعه شرکت های لجستیک طرف سوم در کشور، عدم استفاده از حمل و نقل چندوجهی، عدم مشارکت بخش خصوصی در توسعه لجستیک، عدم توسعه زیرساخت های فیزیکی لجستیکی در ایران و نبود هاب های لجستیکی ایران از مشکلات مطرح دیگر در این زمینه بودند. در بررسی مشکلات لجستیک و ترانزیت کشور به تفکیک نهادهای ذیربط مرتبط با مجلس شورای اسلامی، برخی موانع قانونی لجستیک به چالش های مطرح در قوانین موجود یا خلاءهای قانونی در فضای لجستیک کشور مربوط می شود. بنابراین ضرورت اصلاح برخی قوانین موجود و همچنین تصویب قوانین جدید با هدف رفع مشکلات جاری و بسترسازی برای توسعه لجستیک احساس می شود که در ادامه به این موانع اشاره می شود:

- عدم انطباق مصادیق قاچاق در قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز با قوانین گمرک و ترانزیت
- عدم وجود قانونی خاص برای توسعه مراکز و شرکت های لجستیکی نسل جدید و زیرساخت های حمل و نقل ترکیبی
- افزایش غیرمعقول ریسک فعالیت در حوزه ترانزیت به دلیل برخی از مواد قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز
- لزوم پیگیری و تصویب لایحه قانونمند شدن سوآپ در هیات دولت و مجلس شورای اسلامی
- اخذ مالیات بر ارزش افزوده بر قراردادهای بیمه ضمانت شرکت های حمل و نقل در ترانزیت اخذ مالیات بر درآمد از فعالیت های ترانزیتی شرکت های حمل و نقل بین المللی
- ضعف در جذب سرمایه گذاری خارجی و بخش خصوصی به منظور توسعه زیرساخت های ترانزیتی کشور، عدم امکان اعتراض در دیوان عدالت اداری و سایر مراجع قضایی در احکام صادره از شعب تعزیرات حکومتی در مورد پرونده های قاچاق کالا و ارز.

استراتژی آمایش لجستیک چیست؟

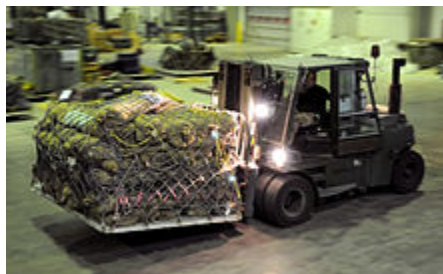
همانطور که طرح آمایش سرزمینی کشور ایران از هسته روستا شده و با تجمیع کمی و کیفی به آمایش منطقه ای تکامل می یابد و دارای تمام مکانیزیم ، از قبیل صنایع دستی روستائی ، خوشه های شهری ولوکوموتیوهای منطقه ای ، سازوبرگ های لازم در حلقهات وصل و تکمیل زنجیره تامین و عرضه از هزاران پازل های تکمیل کننده آن است در طرح بزرگ لجستیک عدالت توزیعی ، نیز این سازوبرگ های اعم از انبار های محلی تا انبار های ذخیره ای و اضطراری ، کراس داکینگ ها ، میادین متنوع ، و....، وسائط حمل و نقل ، جمع آوری پسماند ها و تبدیل آنها به ثروت ملی و.... هزاران ملزومات ، شاخص ها ، استاندارد و.... میباشد ، مفیدیت کامل طرح به نگاه جامع منظومه ای طراح با خبره میان رشته ای و حتی فراست ها و بصائر فرارشته ای آنان مربوط میشود.



Configuring and managing warehouses is a central concern for both [business logistics](#) and [military logistics](#).



Logistics Specialist





نقشه جمع آوری پسماند استرالیا

جمع آوری زباله در استرالیا و درسهایی برای ایران

واقعیت این است که در شهرهای ایران خانواده ها حجم زیادی زباله تولید می کنند و این زباله ها روزانه در چندین نوبت بدون تفکیک جمع آوری می شوند. حجم زیادی از منابع مالی و نیروی انسانی و ماشین آلات شهرداری های کشور صرف جمع آوری زباله می شود و هنوز هم گلايه هایی در این زمینه دیده می شود. برای درک وضعیت گردآوری زباله در کشورهای دیگر برای نمونه نگاهی به شهر سیدنی در استرالیا می اندازیم. در این کشور سطل های زباله استاندارد تهیه شده که معمولا به رنگ سبز تیره اند و در اختیار خانواده ها و مجتمع ها قرار می گیرند.

در استرالیا معمولا زباله های خانگی به چهار دسته تقسیم می شوند:

-زباله های تر

-زباله های خشک

-مبلمان و قطعات بزرگ که مورد نیاز نیستند

-نخاله های ساختمانی

زباله های تر پس از آبیگری در کیسه های زباله قرار داده می شوند و در سطل های مخصوص نگه داری می شوند. این زباله ها هفته ای یکبار گردآوری می شوند.

زباله های خشک مثل مقوا و شیشه و ظروف پلاستیکی در سطل هایی که معمولا درب زرد رنگ دارند نگه داری می شوند و یک هفته در میان جمع آوری می شوند. بسته به برنامه شهرداری و شورای شهر در هر محله سالانه یک یا دو بار به مدت یک هفته زمان تبادل وسایل اعلام می شود. به این ترتیب که خانواده ها وسایل سنگین خراب شده یا سالمی را که نیاز ندارند در بیرون منزل می گذارند و برخی از این وسایل به جای دور ریخته شدن توسط کسان دیگری که به آنها نیاز دارند مجددا جمع آوری و استفاده می شوند. معمولا وسایل برقی مثل لباسشویی و یخچال اگر خراب باشند با بریدن سیم دو شاخ برقشان معلوم می شوند. خیلی از افراد یادداشتی بر روی وسیله می گذارند تا وضعیت خرابی یا درستی آن را اعلام کنند. در پایان هفته وسایل باقیمانده توسط کامیونهای شرکت های طرف قرارداد شورای شهر به صورت تفکیک از مبدا گردآوری می شوند.

زباله های ساختمانی در خیابان دیده نمی شود و صاحبخانه موظف است با شرکتهای خصوصی برای بردن سریع آنها از درون حیاط منزل تماس بگیرد.

نمونه وسایل حجیم برای تبادل یا گردآوری:



و نیز:

روز گردآوری زباله ها اتومبیل ها حق پارک کردن در کنار خیابان را ندارند و سطل ها باید با ترتیب خاصی در کنار خیابان و لبه جدول قرار گیرند که به صورت خودکار توسط دستگاه تخلیه شوند:

ونیز :

گردآوری خودکار زباله ها هر جا ممکن باشد با ماشین های مجهز صورت می گیرد:



چنانچه افراد نیاز به تخلیه زباله ها پیش از موعد داشته باشند باید به سایت شورای شهر خود مراجعه کنند و طبق نقشه محل های تخلیه زباله ، زباله ها را به نحو مناسب به محل برسانند:

از آنجا که سطل های زباله به ویژه آنهایی که محل گردآوری زباله های تر هستند ممکن است کثیف و یا محل جمع آوری مگس شوند صاحبان خانه خود و یا توسط شرکتی هر از گاهی آنها را می شویند:

در مورد نخاله های ساختمانی به هنگام ساخت و ساز، زباله های روستاها، مزرعه ها، جزیره ها، سواحل، استادیوم ها و اجتماعات از کانتینرهای بزرگ استفاده می شود که حجم زیادی از زباله را حمل می کنند:

38 | Page

محمود صانعی پور: خیره میان رشته ای ویادگیرنده مادام العمر (9121195673 - 98 +) با بیش از 40 رشته تخصصی ومهارت های لازم در موضوع حکمرانی ، رهبری ومدیریت بر اساس قواعد مدیریت دانش مفید و UKRM

Mahmoud Saneipour: interdisciplinary expert and longlife learning (LLL), learned man

, mahmoudsaneipour@gmail.com ، www.elmemofid.com

UKRM=Useful Knowledge Rules Management

GLII= Governmental Leadership of Islamic Iran

USTM=Unificational Subscribes of Three Models



در ایران متأسفانه زباله سازی گسترده و گردآوری سنتی و نیمه سنتی آن معضل بزرگ و پر هزینه ای برای همه شهرها به ویژه نقاط متراکم است. هرچند در مورد مناطق متراکم شهری مثل تهران که مردم در آپارتمانهای کوچک و در فضاهای کاملاً فشرده زندگی می کنند نمی توان از الگوهای بالا پیروی کرد اما هنوز بسیاری از روستاهای کشور و شهرهای جنوبی، مرکزی و شرقی کشور هستند که دارای خانه هایی با مترها بالا و حیاط هستند که به راحتی امکان نگره داری دو سطل زباله برای زباله های خشک و تر را دارند. علاوه بر آن مهمترین مسئله ایجاد فرهنگ مسئولیت نسبت به زباله هاست که موارد متعددی مانند بیرون ریختن زباله از ماشین، رها کردن زباله در محیط و کوچه ... از آن جمله است.

این خبرها را در مورد زباله در بروجرد ببینید:

[قشلاق روستایی که زباله دان شد](#)

[ماهی 300 میلیون تومان هزینه گردآوری زباله در بروجرد](#)

[کلافگی بروجردیها در مورد جایگاه دفن زباله در سراب زارم](#)

ما در شهرستان ۳۵۰ هزار نفری بروجرد یک نفر مثل جواد قریب داریم که نسبت به پاکسازی محیط از آلاینده ها احساس مسئولیت و اقدام عملی می کند (منبع: [فرهاد نود](#))



اما در کشورهای توسعه یافته عراق نیست اگر بگوئیم یک نفر هم نیست که نسبت به زباله ها و محیط احساس مسئولیت نکند... ببینید:



40 | Page

محمود صانعی پور: خیره میان رشته ای ویادگیرنده مادام العمر (9121195673 - 98 +) با بیش از 40 رشته تخصصی و مهارت های لازم در موضوع حکمرانی ، رهبری و مدیریت بر اساس قواعد مدیریت دانش مفید و **UKRM**

Mahmoud Saneipour: interdisciplinary expert and longlife learning (LLL), learned man

, mahmoudsaneipour@gmail.com ، www.elmemofid.com

UKRM=Useful Knowledge Rules Management

GLII= Governmental Leadership of Islamic Iran

USTM=Unificational Subscribes of Three Models



ونیز:



41 | Page

محمود صناعی پور: خیره میان رشته ای ویادگیرنده مادام العمر (9121195673 - 98 +) با بیش از 40 رشته تخصصی ومهارت های لازم در موضوع حکمرانی ، رهبری ومدیریت بر اساس قواعد مدیریت دانش مفید و UKRM

Mahmoud Saneipour: interdisciplinary expert and longlife learning (LLL), learned man

, mahmoudsaneipour@gmail.com , www.elmemofid.com

UKRM=Useful Knowledge Rules Management

GLII= Governmental Leadership of Islamic Iran

USTM=Unificational Subscribes of Three Models

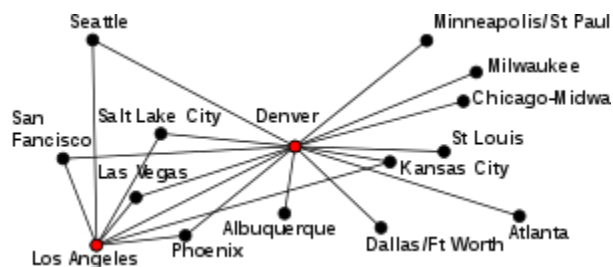
به امید شهری تمیز و زیبا و زندگی بهتر برای همه.



در استرالیا که مورد بازدید فنی این مولف قرار گرفت ، راننده نیازی ندارد برای خالی کردن سطل های متمایز کننده نوع پسماند از قبیل گل و گیاه (سبز) ، مواد دور ریز خوراکی (قرمز) ، شیشه و پلاستیک ، پلیمر و شیشه ای (زرد رنگ) و... برای جمع آوری و حمل و انتقال فصولات از کامیون پیاده شود ، تمام این مراحل مکانیزه است ، در ایران که شهر داری برای درآمد های مقطعی و ساختن برج ها و بعضی طرح های غیر ضرور ، اجازه ساختن 22 طبقه در خیابان هائی با عرض 16 متری صادر کرده است ، حتی نمی توان برای سرکار رفتن ، اتومبیل شخصی را از منزل خارج کرد و در توی خیابان که سه یا چهار ردیف اتومبیل پارک است نه جای سطل زبانه است و نه کامیون های زباله میتوانند با وسایل مکانیزه خود ، به جمع آوری زباله و خالی کردن سطل ها بپردازند ، در این چندین بن بست قطعی برای عدم توسعه ایجاد شده است که فقط با تخریب بخشی از شهر و یا خلوت سازی سریع تهران ممکن است (به نامه سرگشاده این مولف به ریاست جمهور وقت مراجعه شود)



for transportation of luggage at the airport. In this case the unit load has [Unit loads](#) p access index).



Airline logistic network. [Denver](#) works as a [hub](#) in the network.

موارد فوق به عنوان نمونه نشان داده شده است

تفصیل این رساله در تعلیم 35 آمده است

حقیقت و زیبایی، نفرت و زشتی (Truth and beauty, hate and ugliness)

شعری از مولف

چو خرمن گل به باغ میناست	حق در نظر بندگان چه زیباست
درباغ اِرم ، به قامتی راست	چو سرو بلند ناز شیراز
حق همیشه هست ، روایتی راست	حق و حقوق مردمان چه زیباست
لیک باید عدلی باشد بی کم و کاست	شاید یک نفر از فقر کند فسادی
در کاخ بلند و صاحب آنچه از ماست	آنکه که برد اُشتران و بارش
این مایه خشنودی دل ماست	لطف نیکو سخن راست گویان
هر واقعه چنین زشت و زیباست	معیار حوادث هست حق و ناحق
افشای جفاکاری، کتاب فرداست	ناحق در جهان نکند جز جفا کاری
گویند این زشتی ز ماست که بر ماست	امروز در دام ناصحان گرفتار
اصحاب دروغ ، معشوق دلهاست	چه کنم که شدم اسیر حبس دوران
اصحاب یمین کجا و اندام خسته ما	من باید چه کنم ، این اسیر دنیا

بنشینم و نگارم حق و حقیقت زمانه

یا از اجحاف و حرمان زشت زمانه

آنان که کم کنند از این نقارم	مرا زیبا سخنی گفت یارم
باید فریاد بلند باشد، جمله کارم	محمود مگر تودر بند خویشی
از فرق سیاه و سفید بی قرارم	آنجا که کتاب آزادی نوشتند
از قتل و غارت ، مُرده ها شمارم	هر روز اخبار جهان کنم تماشا
تا چشم حقیقت بر هم گذارم	گفتا مگر به اختیار خویشی
هرگز پا برحق کسی نمیگذارم	عقل و حقیقت است که حق است
هر کس باید حسب لیاقتش گمارم	عقل و حقیقت است که اصل است

عقل و حقیقت که ذات عدل است
عقل و حقیقت است که حق جو
گر فریاد کند ز ظلم، مظلوم
گر وعده دهند، هی کماکان
تو جبر روزگار مگر ندانی
من هرگز نشوم یار زشت خویان

جانرا بهر حقیقت طلبان سپارم
هر شب بر سوخته دلان بنالم
بر احقاق حق او، بسی نگارم
با تدبیر قلم، حاجت مردمان نگارم
آیدش به فردا از آنچه می نگارم
دایم با معیار حق طلبان، قلم فسایم
بنشینم و نگارم حق و حقیقت زمانه
یا از اجحاف و حرمان زشت زمانه

زشت و زیبا باشد حقیقت ما
اینست سخن لطیف شیطان
زیبایی کی بود منظر زشت خویان
بلبل از رقص گلان نغمه سراید
شاعر دلسوز بنالید از این درد
آنجا که مظلوم میزند فریاد خروشان
این مجمع خاصان و حسرت دل مردم
من حیران از این امر، همه عمر
مغرور زمان بود و با ناز همی گفت

کدامین سود دهد به شهرت ما؟
با نغمه دلنواز برد، هوش سر ما
این منظر نبیند هرگز چشم سر ما
این نغمه بیداری ما، در سحر ما
این همه مدح کنندگان، در سفر ما
کی حقیقت شنود این گوش گر ما
هرگز نبیند خاص، این چشم تر ما
کی خبر گیرد از ما، آن با خبر ما
ای محمود دست بردار تو از سر ما
بنشینم و نگارم حق و حقیقت زمانه
یا از اجحاف و حرمان زشت زمانه

افسوس که روزگار غمگساران
این سنگ صبور داده از دست
این موی سیاه بوده در سر
آخر شده چه حاصل در این دهر
سخت است تمیز زشت و زیبا

برگشت و تازه گشت قصه کناران
در بیداری شب، نور چشمان
زودا سپید گشته مثل زلف یاران
گویا با هم فرقی نکند هیچ روزگاران
سهل است به سخن، تمیز فیل و فنجان

جمعی خواب هستند و ما بیدار
محمود برو کتاب توبه بردار
مصلحت کدامست این دو روزه عمر
بنشینم و نگارم حق و حقیقت زمانه
یا از اجحاف و حرمان زشت زمانه

محمود صانعی پور

1389/08/26

بقای حکومت ها بر اساس عدل است ، ورنه سرنگون خواهند شد

The survival of governments is based on justice, otherwise they will be overthrown

شعری از محمود صانعی پور

دوستان: سیوی صبرزمین ، از ظلم لبریز شد
دیدگان گریان مظلومان ، آبشاری سیل خیز شد
قلب ستم کاران جهان ، ترسان از داد مظلومان
فریاد مظلومان این جهان ، بر شمشیر پیروز شد
این رخدادها خیر میدهد ما را از فردای پرخطر
جنگ سرد منجمد گشته ، جنگ آتشین افروز شد
سیمرغ گیتی از کوه قاف فریاد میدارد ، هان بگو
این طیف دگرگون کننده ، همان جلوه دیروز شد
آن همه مرغان حق پرپر شدند ، در راه حق
گریه سوزان یتیمان وطن ، جان سوز شد
چون روزی گردد زمین ، داغستان اهل آن

46 | Page

محمود صانعی پور: خبره میان رشته ای ویادگیرنده مادام العمر (9121195673 - 98 +) با بیش از 40 رشته تخصصی
ومهارت های لازم در موضوع حکمرانی ، رهبری ومدیریت بر اساس قواعد مدیریت دانش مفید و UKRM

Mahmoud Saneipour: interdisciplinary expert and longlife learning (LLL), learned man

, mahmoudsaneipour@gmail.com , www.elmemofid.com

UKRM=Useful Knowledge Rules Management

GLII= Governmental Leadership of Islamic Iran

USTM=Unificational Subscribes of Three Models

دل ها از فقیر و از غنی ، آتشی در نیریز شد
چون نباشد چرخ ممالک روی زمین بر معدلت
بار دیگر مرگ ستم کاران ، قصه دیروز شد
اینک مهلت آخر رسیده ، مرگ آنان را سزد
مهلت تمام است ، سرمایه آنان گنده نیم سوز شد
آنکه میسوزاند ریشه عدل و حق مردم حق دار را
سرمایه هنگفتش برفت ، بیش از آن مقروض شد
روزگاری مردم مظلوم، کین ظالمان اجحاف داد
روزی پایان حرمان بنگری، مردم پیروز شد
لیلی تا کی بهر آب و نان ، طعنه بر مجنون میزنی
چونکه مجنون مظلوم، فرمانبردار آن زرخیز شد
من گویم : لیلیا !، اینقدر بر مجنونت سخت مگیر
زین بازیهای دهر، ویرا بینی، سرور پیروز شد
جای او با جای صاحب زران ، میگردد جابجا
این مقدر در نظام آفرینش، گویش گر امروز شد

عدل یعنی: هر چیزی دارد موضعی در جایگاه حق
منصف جای حق نشیند، نامنصفان بیرون ز حق
وحدت اعتدلال خصلتی از جمع منصفان روزگار
گر نباشد اعتدلال ، هیچ دولتی نماند آخر ماندگار
بدون عدل ، فقر زاید و مرگ های پی در پی آن

زندگی با عدل معنی شود ،سلب شود فقر مردمان
گرچه کار دولت ها ، تبلیغ واندرز گوئی است
ازگرانی ، بیکاری معذور و کمی دل جوئی است
ولی ظالم کار خود میکند، مظلوم ، بدتر میشود
حاکم شهر فریاد برآرد ،ولی کاخ نشین گر میشود
آتش خشم الهی ، درهای بسته مظلوم ، باز کند
این کلید خدائی ، قفل های بسته مردم ، باز کند
گر لیلی در عشق مجنونش ، تردید آرد در میان
سفره رنگین آنان تهی گردد، در سیر زمان
گل گر نبخشد ، شهد خویش به زنبور عسل
گزده نطفه خویش نگیرد از بال زنبور عسل
دنیا بر پاست بر اساس مهر ، انصاف و عاطفه
هر که این اسرار فهمید ، در سروریش قائمه
هر که در این راه نجات مظلومان گردد شهید
در دل های مردمان رمزی دارد از فردای امید
ای خوشا آنان ،درین راه آزادی هستند قهرمان
مردمان دو خورشید دارند، در زمین و آسمان
گر ندانی این است از استاد ازل، بر ما نشان
زندگی نه شور دارد و نه حال و نی آواز خوان
بلبل مستان در بهاران ، نغمه دارد چه جهان

چون گلستان می‌رود ، تازه می‌گوید شرح آن

هر که باید از عدل خانه ای سازد، آنرا رنگین کند
خانه ای از مهر ورزی ، سفره ای رنگین کند
آنکه پر کرد جیب خود، از جیب های مردمان
خدا توفیق از او بگیرد ، آخر بگیرد حق مردمان
بر گردن مردان آزاد جهان، نزن زانوی جنون
روزی گردن ستم پیشگان روان در جوی خون
دنیا بر مبنای عقل است ، انصاف و ذات خرد
هر که این اسرار دانست ، کاسه گدائی کی برد
مردم دنیا با یک معیشت مناسب ، راضی اند
مفت گران گر دنیا بگیرند ، باز ناراضی اند
اشکم آنان سیرنگردد و ان اعضای زیرین بدن
عاقبت میدهند از دست و گیرند امراض بدن
گوهر ناب انسانی ، وجود بی همتای اوست
گوهر انصاف برتر از آنچه پندارد، نکوست
چونکه با این سرمایه نزد مردمان ، گوهر است
آنکه گوهر دوستداران گردد، آخر سرور است
عدل ، توحید ، عشق و سلامت در یک رهند
سرمایه ای بیش از این کس نیاندازد در کمند
گر با فقیران جهان ، باشی با اسرار معدلت

از خشم نجات یابی ، با مهر حق باشی هم جهت
محمود خود را همچنان بر عدل ودانائی سنجه کن
تا شلاق ظلم نگردی ، نی کسی را رنجه کن
مورخ : اول شهریور 1399